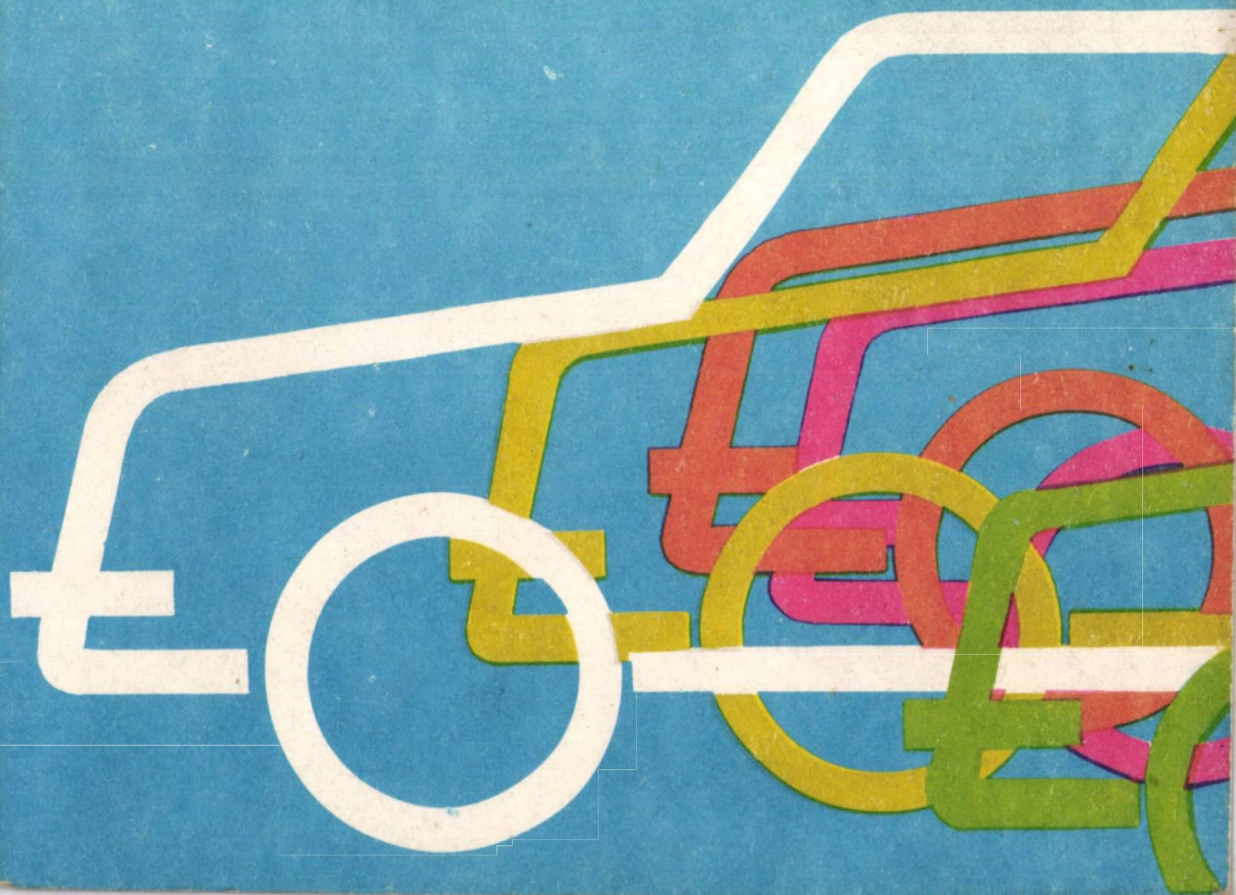


I 10831

ALMANAH AUTO 1980

almanah AUTO.1980



ÎN ALMANAHUL AUTO '80
SEMNEAZĂ:

ION BANU • MIHAI BURDUJA
• VICTOR BEDA • CEZAR CEPOI
• I. SCUTAȘU-COMĂNEANU • HO-
RIA CONSTANTINESCU • NEAGU
COSMA • PETRE CRISTEA • ȘTE-
FAN CIOBANU • VASILE DOCHIA
• ANDRAS FOLDVARI • GHEOR-
GHE GROSU • FLORIAN ICLEANU
• CONSTANTIN LAZĂR • DUMI-
TRU LAZĂR • STELIAN LOZNEA-
NU • IUSTIN MORARU • MIRCEA
MATEI • OCTAVIAN MARINESCU
• CRISTIAN MIHĂILESCU • BOG-
DAN NEDELICU • OCTAVIAN NI-
CULESCU • MIHAI NIEDL • MI-
HAI PĂRĂLUTĂ • GEORGE POPA
• MUGUREL PÎRLOGEA • DUMI-
TRU RUJAN • OTTO REINDL •
ALEXANDRU SOLOMONESCU •
MARIA SANDU • LIVIU SERBAN
• NICOLAE TOMA • NICOLAE TO-
POR

La mulți ani 1980

ALMANAH AUTO '80

Editat de redacția
revistei «AUTOTURISM»

Redactor responsabil:

VASILE DOCHIA

Prezentarea artistică și
copertele I și IV:

NICOLAE NOBILESCU

Copertele II și III:

arh. **HORIA CONSTAN-
TINESCU**

Prezentarea tehnică:

DUMITRU NIȚĂ

Secretar de redacție:

OCTAVIAN NICULESCU

Tiparul:

**COMBINATUL
POLIGRAFIC**

«CASA SCÂNTEII»



I 10831

ALMA
NAH
AUTO
1980



U 1980 2022

32573

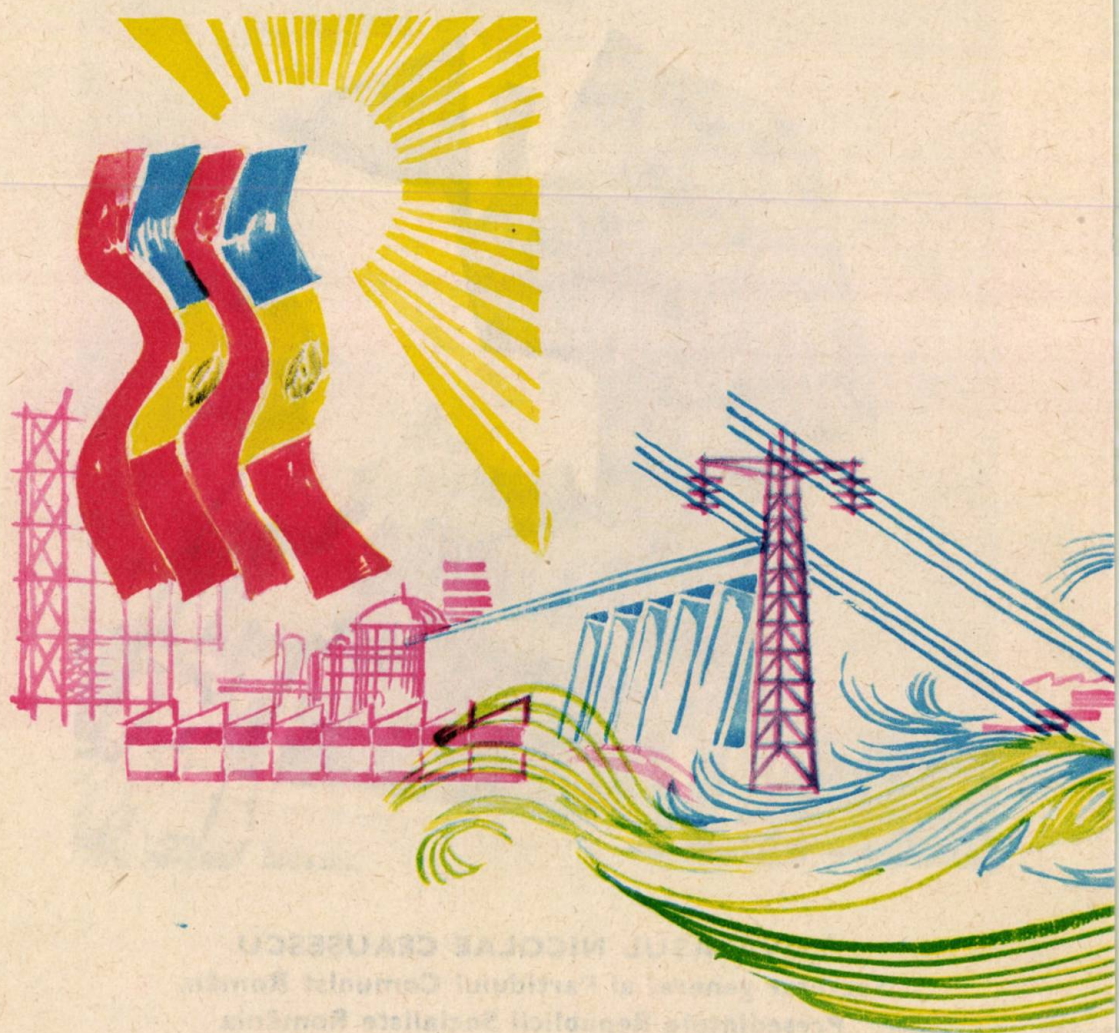
«**A**cum, la a 35-a aniversare a revoluției noastre de eliberare socială și națională, putem afirma, cu îndreptățită mândrie, că tot ceea ce am realizat în dezvoltarea economico-socială a patriei noastre demonstrează cu putere justetea politicii revoluționare, marxist-leniniste a partidului nostru, care aplică în mod creator principiile generale ale socialismului științific, concepția materialist-dialectică și istorică, adevăruri universal valabile, la condițiile specifice ale României, că prin tot ceea ce noi am realizat demonstrăm în practică superioritatea socialismului, a înaltelor și nobilelor idealuri care au caracterizat și caracterizează socialismul și comunismul. Viața a demonstrat că partidul nostru nu cunoaște alte țeluri mai înalte decât libertatea, prosperitatea și fericirea poporului, că politica sa corespunde pe deplin intereselor și aspirațiilor vitale ale întregii noastre națiuni socialiste»

NICOLAE CEAUȘESCU

(Din Cuvîntarea ținută la adunarea festivă din Capitală organizată cu prilejul împlinirii a 35 de ani de la revoluția de eliberare socială și națională, antifascistă și anti-imperialistă)



TOVARĂȘUL NICOLAE CEAUȘESCU
Secretar general al Partidului Comunist Român,
Președintele Republicii Socialiste România



VIITORUL LUMINOS AL ROMÂNIEI SOCIALISTE

Prof. univ. dr. MIHAI PĂRĂLUȚĂ

Congresul al XII-lea al P.C.R. urmează să dezbată probleme de importanță excepțională privind destinele României socialiste în viitorul deceniu și pînă în anul 2000, direcțiile prin care va acționa partidul pentru edificarea societății socialiste multilateral dezvoltate și înaintarea spre comunism. Directivele Congresului al XII-lea al P.C.R., precum și programele-directivă conțin direcțiile și principalele orientări ale dezvoltării economico-sociale a țării noastre în etapa următoare de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate. Aceste documente au fost elaborate și fundamentate cu contribuția esențială și sub permanenta îndrumare a tovarășului Nicolae Ceaușescu, secretar general al Partidului Comunist Român, corespunzător orientărilor Programului partidului și noilor cerințe și necesități decurgînd atît din realitățile naționale, cît și din cele internaționale.





Directivile Congresului al XII-lea al P.C.R. cu privire la dezvoltarea economico-socială a României în cincinalul 1981—1985 și orientările de perspectivă până în 1990 prefigurează, la scara întregii națiuni, noile dimensiuni ale dezvoltării economico-sociale a țării noastre în viitorul deceniu. Documentele forumului comuniștilor au menirea să asigure înfăptuirea în continuare, cu succes, a prevederilor Programului partidului, deschid noi perspective dezvoltării patriei noastre socialiste, constituie un mobilizator program de muncă și de luptă pentru prosperitatea și progresul societății românești, în pas cu cele mai noi cuceriri ale civilizației moderne.

În perioada 1981—1985, se subliniază în documentele Congresului, societatea noastră va intra într-o nouă fază, superioară, a dezvoltării sale, în care vor avea loc afirmarea cu putere a revoluției tehnico-științifice contemporane în toate domeniile, accelerarea trecerii, pe baza acumulărilor cantitative obținute în cincinalele precedente, la o nouă calitate în întreaga activitate economico-socială, ridicarea pe o treaptă și mai înaltă a gradului de bunăstare și civilizație al întregului popor, întărirea independenței și suveranității patriei noastre socialiste. Va continua procesul de dezvoltare armonioasă a întregii societăți, asigurându-se creșterea în ritm înalt a economiei naționale, a produsului social și a venitului național, realizarea unui echilibru corespunzător între diferite ramuri și sectoare de activitate, amplasarea mai judicioasă a forțelor de producție pe teritoriu, înflorirea și mai puternică a științei, învățămîntului și culturii, perfecționarea raporturilor sociale, adîncirea democrației socialiste, afirmarea plenară a personalității umane.

Trebuie evidențiată noua concepție care stă la baza modernizării structurii economiei naționale, concepție care marchează o etapă nouă, calitativ superioară, în opera de industrializare. Se vor asigura dezvoltarea în ritm înalt a ramurilor de vîrf ale industriei și ridicarea gradului de tehnicitate al tuturor ramurilor industriale, se va intensifica procesul de restructurare a industriei, punîndu-se accentul pe sectoarele cu un consum redus de energie și materii prime. Totodată, în ansamblul structurii economiei, o atenție deosebită se acordă industriei producătoare de bunuri de consum și agriculturii, în vederea satisfacerii în bune condiții a necesităților de consum ale populației.



Programul-directivă de cercetare științifică, dezvoltare tehnologică și de introducere a progresului tehnic în perioada 1981—1985 și direcțiile principale până în anul 2000, prin prevederile sale, dă expresie politicii partidului nostru, concepției secretarului său general privind situarea fermă la baza întregii opere de construcție socialistă și comunistă din patria noastră a celor mai noi cuceriri ale științei și tehnicii, transformarea științei și tehnologiei într-un factor hotărâtor al dezvoltării economico-sociale a țării.

Prin măsurile cuprinse în program se urmărește atât ancorarea organică a cercetării și dezvoltării tehnologice la tendințele generate de revoluția tehnico-științifică contemporană, cât și legarea tot mai strânsă a cercetării științifice proprii de cerințele dezvoltării economico-sociale a țării. Acest program-directivă indică cu claritate, pentru fiecare domeniu în parte, direcțiile principale, căile pe care trebuie să meargă cercetarea, de la explorarea subsolului și descoperirea de metode moderne de valorificare a materiilor prime și a resurselor energetice de care dispune țara, până la probleme aerospațiale. Trebuie arătat că nimic din ceea ce se cuprinde în sfera noțiunii de cercetare nu a rămas în afara ariei preocupărilor partidului pentru viitorul societății noastre. Prin orientările sale, programul-directivă de cercetare științifică creează cadrul necesar pentru sporirea contribuției științei la asigurarea progresului multilateral al societății noastre.

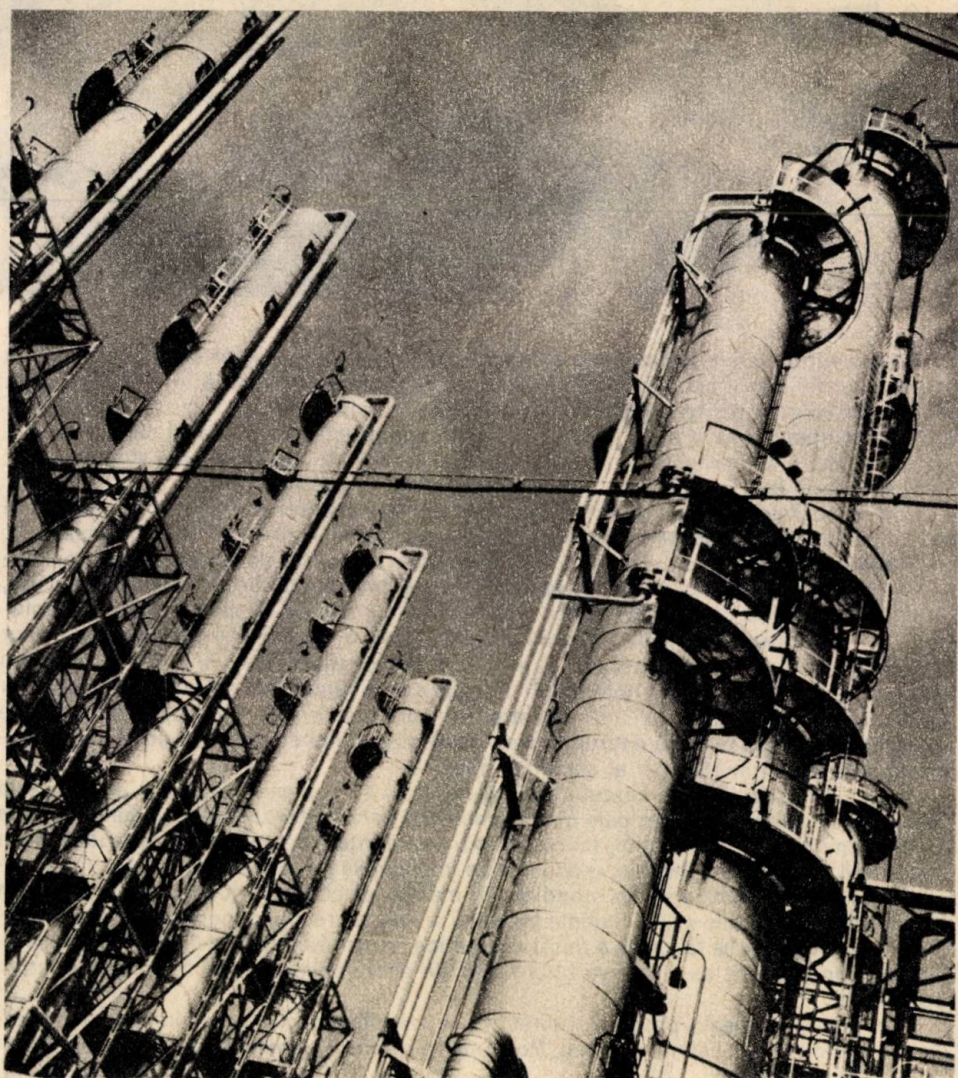
Programul-directivă de cercetare și dezvoltare în domeniul energiei pe perioada 1981—1990 și orientările principale până în anul 2000 concretizează liniile fundamentale ale politicii energetice a partidului, ținând seama de cerințele actuale și de perspectivă ale dezvoltării economiei naționale, precum și de implicațiile pe care le generează criza energetică ce se manifestă pe plan mondial. De menționat că acest document se înscrie în șirul unui ansamblu de măsuri inițiate în ultimii ani de secretarul general al partidului nostru pentru dezvoltarea rațională a bazei energetice, în strânsă legătură cu necesitățile economiei, concomitent cu stabilirea unui regim de economisire severă a energiei și combustibilului.

Prin prevederile sale, programul-directivă de cercetare și dezvoltare în domeniul energiei va permite ca, în viitorul deceniu, România să devină independentă din punctul de ve-

dere al combustibilului și energiei. Traducerea în viață a prevederilor programului energetic ridică probleme de mare complexitate privind dezvoltarea bazei energetice a țării, economisirea energiei și a combustibilului și folosirii acestora cu înaltă eficiență economică. Trebuie subliniat că atât din programul-directivă, cât și din expunerile secretarului general al partidului rezultă că, în noile condiții, economisirea și buna gospodărire a resurselor energetice sînt probleme de importanță vitală pentru asigurarea mersului înainte al patriei noastre, o cauză generală a întregului popor.

Programul-directivă de creștere a nivelului de trai în perioada 1981—1985 și de ridicare continuă a calității vieții, asigură transpunerea în viață a indicațiilor secretarului general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, potrivit căroră viitorul plan cincinal trebuie să constituie o nouă etapă în ridicarea nivelului de civilizație a societății noastre, de sporire a bunăstării întregului popor și afirmare deplină a personalității umane. Programul situează, în continuare, în centrul atenției omul și nevoile sale, ridicarea permanentă a calității vieții, satisfacerea în cît mai bune condiții a cerințelor tuturor membrilor societății, în concordanță cu un consum fundamentat științific.

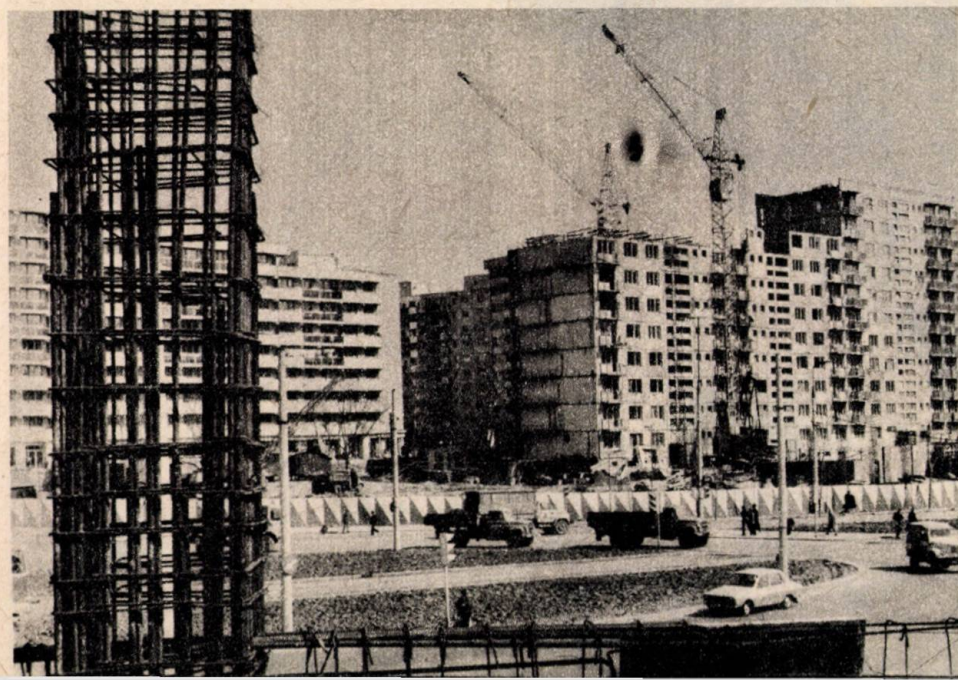
Conform prevederilor din program, în cincinalul viitor, pe baza creșterii venitului național, se vor majora veniturile tuturor categoriilor populației, în mod deosebit cele pro-





venite din retribuția muncii, vor crește pensiile la toate categoriile de oameni ai muncii, va spori numărul locurilor de muncă, va continua acțiunea de reducere a săptămânii de lucru, asigurându-se pînă în anul 1985 să se generalizeze săptămîna de lucru de 44 ore. Totodată, statul nostru va promova, ca și pînă acum, o politică de sprijinire activă a familiei, de ocrotire a mamei și copilului. Programul-directivă de creștere a nivelului de trai în perioada 1981—1985 cuprinde importante prevederi privind sporirea fondului locativ prin construirea unui important număr de apartamente, extinderea prestărilor de servicii, activităților turistice și de agrement, dezvoltarea bazei materiale a învățămîntului, sănătății și culturii.

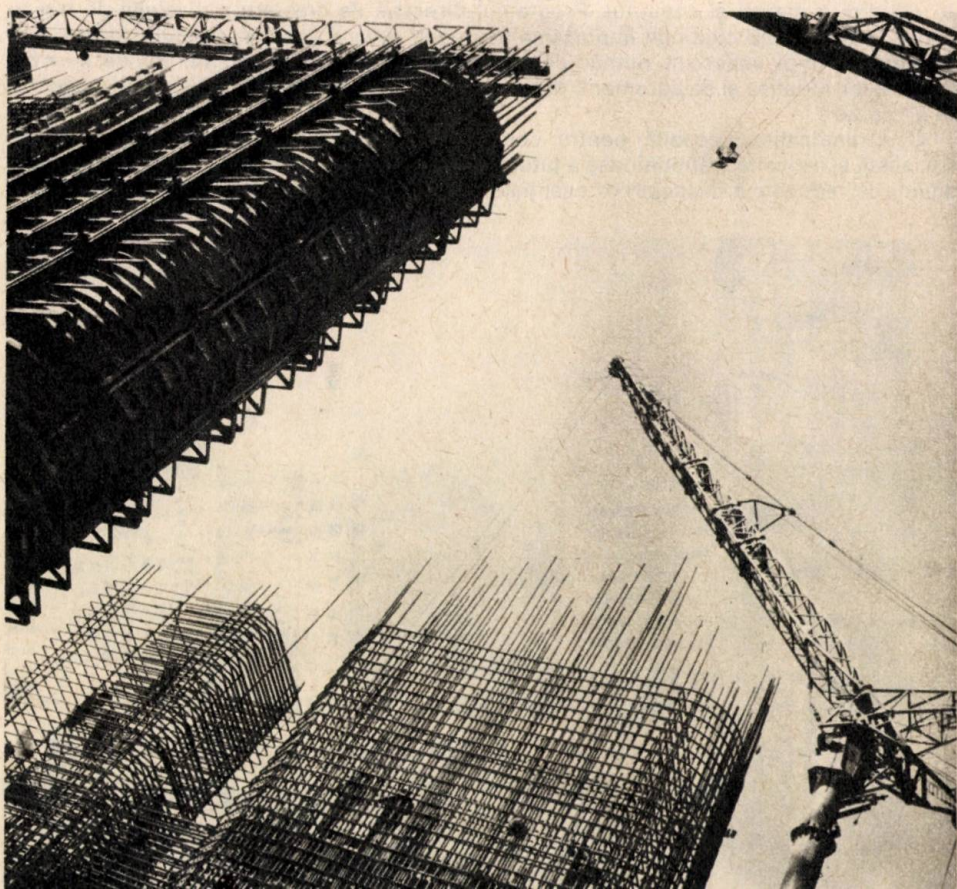
O semnificație deosebită pentru continuarea fermă a politicii de industrializare socialistă și dezvoltare armonioasă a tuturor județelor țării, precum și pentru crearea condițiilor de reducere a deosebirilor esențiale dintre oraș și sat, dintre activitatea din agri-



cultură și industrie, dintre munca fizică și cea intelectuală, prezintă programul-directivă de dezvoltare economico-socială a României, în profil teritorial, în perioada 1981—1985. La baza concepției de dezvoltare și modernizare a economiei tuturor județelor stau următoarele orientări mai importante: valorificarea deplină a resurselor din fiecare zonă și dezvoltarea armonioasă a industriei, agriculturii și a celorlalte ramuri; amplasarea în zonele și localitățile mai puțin dezvoltate a unor unități de dimensiuni mai reduse; dezvoltarea intensivă a agriculturii; accentuarea dezvoltării industriei mici și artizanale; extinderea și diversificarea prestațiilor de servicii; creșterea gradului de ocupare a forței de muncă; extinderea rețelei de localități urbane etc. Obiectivul major al acestui Program-directivă îl constituie realizarea în fiecare județ, la nivelul anului 1985, a unei producții globale — din domeniul industriei, agricol, din construcții, transporturi, servicii și alte ramuri — de cel puțin 70 000 lei pe locuitor.

România se numără printre primele țări din lume care au deja elaborat un program științific, de perspectivă, de dezvoltare în profil teritorial, întemeiat pe îmbinarea organică a criteriilor de eficiență economică cu cele sociale. Aceasta reflectă avantajele și superioritatea orînduirii noastre socialiste în soluționarea uneia din problemele fundamentale ale progresului și civilizației — ridicarea economico-socială a tuturor zonelor, asigurarea unor condiții tot mai bune de muncă și viață pentru toți cetățenii patriei. Prin traducerea în viață a acestui program mareț, se vor produce mutații esențiale în geografia economică a României, se va accentua procesul de apropiere a județelor, în ceea ce privește nivelul dezvoltării lor economice, se vor transforma în orașe agro-industriale încă 140 centre comunale, se vor asigura premisele economico-sociale pentru omogenizarea crescîndă a societății noastre, pentru ridicarea nivelului de trai material și spiritual al populației din toate zonele țării.

Prin transpunerea în viață a documentelor Congresului al XII-lea al P.C.R. și a programelor-directivă, România va parcurge o etapă decisivă pentru înfăptuirea în continuare, cu succes, a prevederilor Programului partidului de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate, vor avea loc profunde schimbări calitative în structura producției materiale și sociale a țării, se va realiza un pas important înainte pe drumul apropierii de nivelul economic al țărilor dezvoltate, iar țara noastră se va transforma, pînă la sfîrșitul deceniului următor, într-un stat socialist industrial, modern.







Secretarului general al partidului îi sînt prezentate noile realizări ale constructorilor de autovehicule.

INDUSTRIA ROMÂNEASCĂ

DE AUTOMOBILE PE

TREPTELE PROGRESULUI

Eveniment de primă importanță în viața economico-socială a țării, Expoziția realizărilor economiei naționale — «EREN '79» — a prilejuit o sintetică și elocventă expresie a mărețelor realizări dobîndite de poporul român la capătul celor trei decenii și jumătate de la eliberare, dar mai cu seamă după Congresul al IX-lea al partidului, care a inaugurat cea mai dinamică și fertilă perioadă din întreaga noastră istorie.

Mile, zecile de mii de exponate — amplu tablou al hărniciei, energiei și capacității creatoare a poporului nostru — au oferit o cuprinzătoare imagine a devenirii noastre, a prezentului așa cum l-am conceput și-l concepem în continuare. EREN '79 a înfățișat dezvoltarea impetuoasă a tuturor

ramurilor și sectoarelor economiei și, în-deosebi, a industriei, elementul catalizator al întregii economii socialiste a României, a reliefat înflorirea puternică a științei, învățămîntului, culturii și artei, realizările remarcabile pe care le-am obținut în domeniile ocrotirii sănătății, turismului și sportului, adîncile transformări sociale ce au avut loc în viața oamenilor, în creșterea continuă a nivelului de trai material și spiritual al întregului popor.

Totodată, EREN '79 a relevat cu deosebită forță un adevăr profund căruia noi îi sîntem contemporani: succesele de prestigiu înregistrate în toate domeniile construcției socialiste, înnoirile fundamentale ale vieții economico-sociale sînt indisolubil legate de personalitatea și prodigioasa activitate desfășurată, în fruntea par-



Tovarășul Nicolae Ceaușescu și tovarășa Elena Ceaușescu sînt întîmpinați cu calde ovații, cu sentimente de înaltă stimă și dragoste de mii de cetățeni ai Capitalei prezenți la deschiderea EREN '79 și TEHNOEXPO.

titului și statului nostru, de secretarul general al partidului, președintele republicii, tovarășul Nicolae Ceaușescu, strălucit exemplu de slujire, cu pasiune revoluționară și cu nestrămutată credință comunistă, a partidului, a patriei și poporului, a cauzei socialismului, colaborării și înțelegerii între națiuni.

Nivelul ridicat la care se situează astăzi economia țării noastre, dezvoltarea puternică a forțelor de producție în domeniile hotărîtoare ale progresului, este ilustrat și de succesele deosebite obținute de industria românească de automobile. Cei peste 500 000 de vizitatori ai EREN '79 și TEHNOEXPO au admirat cu interes și legitimă mîndrie gama largă de autoturisme, autocamioane și autobasculante — unele dintre ele adevărate premii industriale — prezente în standurile uneia dintre cele mai mari și mai complexe manifestări expoziționale organizate pînă acum în țara noastră.

La EREN '79, industria românească de automobile a prezentat, ca noutăți: Dacia 1310 Berlină și Break cu modificări de formă și funcționale; Dacia 1310 M, al cărui motor funcționează cu un amestec carburant în compoziția căruia intră metanol și benzină; Dacia 1300 Sport-Brașovia, autoturism care se impune printr-o caroserie aerodinamică și printr-un consum redus de carburant. În rîndul noutăților auto includem și autoturismul de tipul «tot-teren» ARO 10, prezentat în premieră absolută la Tîrgul Internațional de primă-

vară și a Salonului Internațional al Chimiei — 1979. Pe drumul permanentei înnoiri și perfecționări se înscrisu, de asemenea, noile modele de autobuze cu motoare Diesel, precum și puternicele autobasculante de 50 și 100 de tone.

Sîntem mîndri de realizările de prestigiu ale industriei noastre constructoare de automobile. Performanțele și calitățile competitive ale noilor produse sînt garanții sigure că automobilul românesc își va mări «viteza» în circuitul economic mondial.

Oare cîți dintre sutele de mii de vizitatori ai EREN '79, furați de gama largă de produse ale industriei de automobile și de noutatea exponatelor, au avut timp să zăbovească cu gîndul și la drumul parcurs de automobilul românesc? Notăm aici cîteva date care marchează începuturile construcției de automobile din țara noastră.

● În primăvara anului 1954, harnicul și entuziastul colectiv de muncitori, tehnicieni și ingineri de la Întreprinderea de autocamioane din Brașov realizează primul lot de autocamioane, cunoscute cu simbolul «SR-101». Au urmat autocamioanele SR-131 «Carpați», SR-113 «Bucegi», SR-115 și SR-114 cu variantele lor. Autocamioanele și autobasculantele ROMAN și DAC dotate cu puternice motoare diesel, realizate în zeci de variante, constituie producția de bază a cunoscutei întreprinderi brașovene. Iată, deci, că în acest an, 1979, s-au împlinit 25 de ani de la începu-



Vizita tovarășului Nicolae Ceaușescu și a tovarășei Elena Ceaușescu pe șantierul viitoarei unități producătoare de autoturisme OLT CIT din municipiul Craiova.

turile industriei românești de automobile.

● În 1957, la Întreprinderea Mecanică din Cîmpulung Muscel, de la poalele Mateiașului, se realizează primul autoturism de teren «IMS-57». Peste doi ani, apare un model perfecționat, «M-59», iar ceva mai târziu, cunoscutul «tot-teren» M-461 — un autoturism perfecționat, denumit «Zimbrul Carpaților», care s-a afirmat în diferite competiții internaționale cu mărci de prestigiu. Începînd din 1972, constructorii musceleni produc gama de automobile «ARO-24», în variantele cunoscute.

● În anul 1957, Întreprinderea Autobuzul din București, a început să producă autovehicule de transport în comun — autobuze și troleibuze. Ulterior, și-a diversificat producția realizînd și autovehicule de tonaj mic, în variantele simplă și dublă tracțiune: camioane, furgonete, microbuzes sanitare.

● Modernă Întreprindere de autoturisme de la Colibași a fost dată producției în semestrul II al anului 1968. La 23 August 1968 au defilat primele autoturisme românești «Dacia 1100». În vara anului următor, deci în 1969, a intrat în fabricație noul tip de autoturism — Dacia 1300, cu o serie de variante realizate în producție de serie.

Deși tînră ca vîrstă, dar avînd parte de toate avantajele pe care le oferă dezvoltarea accelerată a forțelor de producție, industria românească de automobile a trecut examenul maturității încă din primii ani de existență. Astăzi, autoturismele Dacia 1300 și ARO (în diverse variante), autocamioanele și autobasculantele ROMAN și DAC, autobuzele și troleibuzele fabricate în România circulă într-un număr mare de țări din aproape toate continentele. Un exemplu semnificativ în acest sens este și următorul fapt: recent (22

octombrie 1979), cu prilejul ieșirii de pe banda de montaj a celui de-al 500 000-lea autoturism Dacia, constructorii de autoturisme din Pitești au mai consemnat și o altă cifră rotundă: 150 000 de autovehicule «Dacia» exportate în 20 de țări ale Europei, Asiei, Africii și Americii Latine.

În cel de-al 35-lea an de la victoria revoluției de eliberare socială și națională, antifascistă și antiimperialistă și în anul celui de-al XII-lea Congres al Partidului Comunist Român, care va stabili noi și largi perspective viitorului luminos al României socialiste, constructorii autovehiculelor românești s-au prezentat cu un bilanț rodnic, iar noile produse concepute și realizate în cinstea marelui eveniment politic al țării certifică, cu prisosință, voința lor de a munci mai mult și mai bine, cu abnegație și dăruire, pentru transpunerea în viață a hotărîrilor Congresului al XII-lea.

Anul 1980 va marca și începerea producției de serie a noilor autoturisme de mic litraj OLT CIT. Dispunînd de o caroserie concepută într-o linie modernă, cu un înalt grad de confort și o ținută de drum ireproșabilă, autoturismele de la Craiova vor fi echipate cu două motoare: unul de 650 cmc — 36 CP (DIN), iar celălalt de 1130 cmc — 56 CP (DIN).

Iată, deci, că la noile modele Dacia 1310 Berlină și Break, Dacia 1310 M, Dacia 1300 Sport-Brasovia și ARO 10, care vor intra în producția de serie în anul 1980, se adaugă autoturismele de mic litraj Oltcit. Practic, întreaga producție de autoturisme din țara noastră va fi înnoită, se va realiza într-o concepție modernă: performanțe și calități sporite — consumuri de carburanți și lubrifianți cît mai reduse.

Vasile DOCHIA



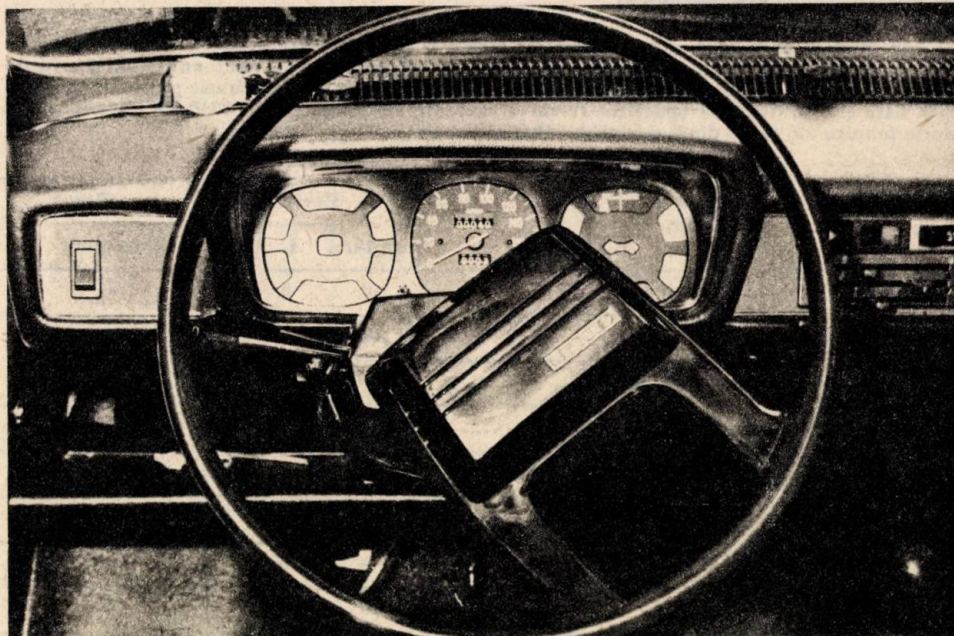
DACIA 1310

Începînd cu anul 1980, autoturismele Dacia vor fi modernizate, astfel încît și aspectul, dar mai ales multe caracteristici funcționale, vor fi ameliorate, performanțele și consumul de carburant situîndu-se la nivelul celor mai bune rezultate obținute pe plan mondial. Iată lista echipamentelor specifice fiecărei variante din gama Dacia 1310, cît și caracteristicile tehnice ale celor două tipuri: berlină și break.

Echipamente	Berlină			Break	
	Standard	L	LS	Standard	L
● Set radio	0	0	0	—	0
● Lunetă cu deza burire	—	0	0	—	0
● Spălător electric de parbriz	—	0	0	0	0
● Frîne cu dublu circuit	—	0	0	—	0
● Servomecanism de frînare	—	—	0	0	0
● Sistem autoreglare saboți	—	—	0	0	0
● Oglindă exterioară stg.	—	0	0	0	0
● Oglindă exterioară dr.	—	—	0	0	0
● Climatizare în două trepte	—	—	0	—	0

● Lămpi spate multifuncționale	0	0	0	—	—
● Ornamente laterale	—	—	0	—	—
● Covoare mocheta	—	—	0	—	0
● Mînere de viraj	—	0	0	0	0
● Brichetă electrică	—	0	0	0	0
● Rezemătoare de cap	—	—	0	—	0
● Centuri de securitate	0	0	0	0	0

CARACTERISTICI	Berlină	Break
● Cilindree	1 289 cmc	1 289 cmc
● Raport de compresie	9 : 1	9 : 1
● Putere	56 CP (DIN) 5300 rot/min	56 CP (DIN) 5300 rot/min
● Cuplu maxim	9,4 kgfm 3000 rot/min	9,4 kgfm 3000 rot/min
● Ampatament	2 441 mm	2 441 mm
● Ecartament față-spate	1 312 mm	1 312 mm
● Lungime totală	4 340 mm	4 404 mm
● Lățime totală	1 636 mm	1 636 mm
● Înălțime	1 430 mm	1 455 mm
● Greutate în ordine de mers	920 daN	960 daN
● Greutate maximă remorcabilă	800 daN	800 daN
Performanțe		
● Viteză maximă	140 km/h	140 km/h
● Demaraj 1 000 m	39,1 sec.	40,0 sec.
Consum de benzină		
● la 60 km/h	5,3 l/100 km	5,8 l/100 km
● la 80 km/h	6,3 l/100 km	6,6 l/100 km
● urban	8,7 l/100 km	8,7 l/100 km



Bordul modelelor Dacia 1310



DACIA 1310 M

În scopul reducerii consumului de benzină, renumiții constructori de autoturisme din Pitești au realizat autoturismul Dacia 1310-M, al cărui motor funcționează cu benzină și metanol. Cele două feluri de carburant sînt stocate în rezervoare separate, «întîlnirea» lor avînd loc în camera de amestec a carburatorului. Din punctul de vedere al caracteristicilor generale și al echipamentelor, Dacia 1310-M nu diferă de Dacia 1310, cu excepția rezervorului suplimentar de metanol, a unei pompe electrice pentru admisia și refularea acestuia și a unei modificări neesențiale a carburatorului: o cameră de nivel constant, suplimentară, ce alimentează camera de amestec a carburatorului. Prezentăm consumurile de benzină și metanol la diferite viteze de deplasare a automobilului.

Viteza	Consum la 100 km	
	benzină	metanol
40 km/h	1,9 l	4,3 l
60	2,5	5,4
80	2,5	5,4
80	3,1	5,9
100	4	6,25
120	5,8	6,5





DACIA 1300 - SPORT

(BRAȘOVIA)

Creație a unui colectiv de tehnicieni pasionați de la Dacia Service Brașov, primul autoturism românesc de tipul «coupe» a atras atenția vizitatorilor EREN '79. De reținut faptul că acest autoturism folosește elementele caroseriei Daciei 1300, cu excepția barelor de protecție, a capotei motorului și celei a portbagajului. Motorul Daciei 1300 Sport poate fi al Daciei 1310, cu caracteristicile prezentate, sau un alt motor de 1400 cmc, obținut prin mărirea alezajului cilindrilor, modificarea raportului de compresie, a axei cu came, a carburatorului și, evident, a galeriilor de admisie și evacuare. Motoarele mai puternice, pe care brașovenii le-au și testat în competiții, poate dezvolta, în diferitele variante, 75 CP, 90 CP sau 105 CP, în funcție de modificările aduse sistemelor de alimentare, diagramei de distribuție etc.

«Brașovia», în varianta prezentată la EREN, are motorul Daciei 1310, celelalte caracteristici fiind:

- lungimea — 4,10 m
- lățimea — 1,64 m
- ampatament — 2,24 m
- ecartament — 1,35 m
- înălțimea — 1,35 m
- greutate în ordine de mers — 782 kg
- capacitate rezervor — 55 l
- viteză maximă — 147 km/h
- consum la viteză de croazieră de 80 km/h — 5,8 l — 6 l/100 km

ARO 10

Un automobil de tipul «tot teren», economic și cu o estetică remarcabilă, ARO 10 acoperă o reală necesitate, impusă de completarea parcului auto de producție românească cu un autoturism de cilindree medie, având două punți motrice și un consum de benzină redus. Cele patru variante ale autoturismului ARO 10 au fost testate de către constructorii de autoturisme de la Întreprinderea Mecanică Muscel, în cele mai diverse condiții, rezultatele fiind pe măsura așteptărilor: noul «mic litraj» din gama autoturismelor de teren este com-

petitiv față de tot ceea ce se produce de către firme reputate, din întreaga lume. Caracteristicile tehnice ale autoturismelor din gama ARO 10 sînt următoarele:

	ARO 100	ARO 101	ARO 103	ARO 104
CAROSERIA	deschisă 2 locuri	cu prelată, închisă, 5 locuri	2 locuri	cabină metalică 5 locuri
MOTOR	cu carburator, aprindere cu scînteie, 4 cilindri în linie			
	cilindreea		1284 cmc	
	putere maximă		54 CP/5250 rot/min.	
	cuplu maxim		9 kgfm/3000 rot/min.	
CUTIA DE VITEZE	4 trepte sincronizate + mers înapoi			
CUTIA DE TRANSMISIE	mecanică cu 2 trepte			
PUNTE FAȚĂ	divizată, axe complet descărcate			
PUNTE SPATE	divizată, axe complet descărcate			
DIRECȚIA	cu rolă și melc, trapez divizat			
SUSPENSIA	față și spate: independentă, arc spiral			
FRÎNE	de serviciu, de securitate, de parcare, hidraulică, disc, dublu circuit de frînare.			
ROȚI	dimensiuni		6,95/175-14	
ECHIPAMENT ELECTRIC	12 V, negativul la masă			
MASA TOTALĂ	1 550 kg	1 550 kg	1 550 kg	1 550 kg
SARCINA UTILĂ	500 kg	480 kg	450 kg	430 kg
DIAMETRUL MINIM DE VIRAJ	10,5 m			
VITEZA MAXIMĂ	110 km/h			
RAMPA MAXIMĂ	35°			
CONSUM COMBUSTIBIL	8,5 l/100 km la viteza de 60 km/oră			



AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

EXTINDEREA ȘI MODERNIZAREA BAZEI MATERIALE — O PREOCUPARE CONSTANTĂ A ASOCIAȚIEI NOASTRE

NEAGU COSMA

Prim-vicepreședinte al A. C. R.

Una dintre cele mai importante realizări din ultima vreme a asociației noastre este consolidarea bazei tehnico-materiale, în scopul sporirii și diversificării serviciilor oferite membrilor A.C.R., atât pe linia bunei întrețineri și funcționări a autoturismelor, cât și pe aceea a petrecerii în mod plăcut și util a vacanțelor și a timpului liber de la sfârșit de săptămână. Eforturile depuse pînă acum în această direcție au condus la realizarea pe întreg cuprinsul țării a unei rețele adecvate de stații de asistență tehnică și a unor agenții de lucru cu publicul, capabile să satisfacă, în mai mare măsură, exigențele și cerințele sporite ale posesorilor de automobile. Dispunem, la ora actuală, de stații de asistență tehnică în toate reședințele de județ, precum și în numeroase alte localități, iar personalul specializat al acestor stații este capabil să vină în sprijinul automobiliștilor, cînd este nevoie, pe orice drum al țării.

Serviciile tehnice oferite membrilor asociației se canalizează în cîteva direcții prin-

cipale. O primă activitate se concretizează în verificarea tehnică anuală a autoturismelor, acțiune căreia personalul nostru îi acordă toată atenția, avînd în vedere importanța ei în întărirea permanentă a securității rutiere. Spre satisfacția noastră, verificările tehnice anuale efectuate în cadrul A.C.R. s-au făcut și se fac cu spirit de răspundere, ele constituind o garanție a calității și a exigențelor impuse de lege.

Firește, verificarea tehnică ce se efectuează la începutul fiecărui an este completată, pe parcursul unui sezon, la cererea membrilor asociației, cu alte acțiuni de acest gen, care au drept scop să testeze autovehiculele sub multiple aspecte și să le facă apte pentru circulația publică. În operațiunile de testare, o mare pondere o are verificarea funcționării motoarelor, în scopul reducerii consumului de carburanți și diminuării agenților de poluare a mediului ambiant. De altfel, specialiștii din aceste stații sînt antrenați și în dezbaterea cu membrii A.C.R. asupra unor



Intervenție promptă a autoturismului de depanare de la filiala județeană A.C.R. Dîmbovița

teme privind buna funcționare a autoturismelor, reducerea consumului de combustibil.

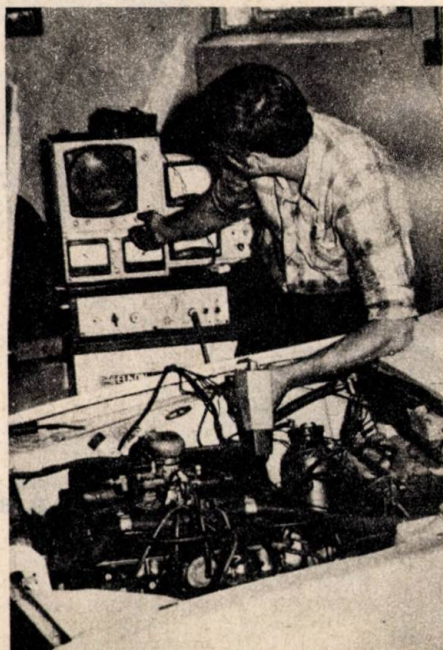
O altă direcție în care sînt îndreptate serviciile noastre tehnice este aceea a depanării și, cînd este cazul, a remorcării autoturismelor rămase în pană pe șosele. Acordăm astfel de servicii atît membrilor A.C.R., cît și turiștilor străini care vin în țara noastră și care ne solicită în acest sens.

În ultima vreme, am început să promovăm, în cadrul bazelor noastre de asistență tehnică, acțiunile de autoservire, punînd la dispoziția membrilor A.C.R. instalații și scule, astfel ca aceștia să poată efectua singuri unele operațiuni simple de întreținere a mașinilor: schimbat ulei sau filtre, reglaje curente etc. Efectuată sub îndrumarea personalului specializat al asociației, acțiunea de autoservire se bucură de apreciere în rîndul automobiliștilor, aceasta contribuind atît la instruirea tehnică a membrilor A.C.R., cît și la realizarea unor economii în întreținerea automobilelor proprietate personală.

În perioada care urmează, zestrea tehnico-materială a asociației va spori și mai mult. În numeroase localități din țară se desfășoară lucrările de construcție la o serie de noi baze de asistență tehnică ale filialelor A.C.R., astfel încît peste puțină vreme vor putea să intre în funcțiune obiectivele din Tg. Jiu, Slatina, Focșani, Vaslui și Pașcani. Într-o etapă imediat următoare

re vor fi date în folosință alte baze de asistență tehnică în orașe ca Zalău, Buzău, Rm. Sărat, Bacău, Ploiești. Pentru anul 1980 ne-am propus să începem lucrările pentru construirea de stații de asistență tehnică în Năsăud, Sîngeorz, Botoșani, Caransebeș, Oravița, Gherla, Dej, Turda, Brăila, Alba Iulia, Beiuș, Orașul dr. Petru Groza, Rădăuți, Cîmpulung.

Reglarea aprinderii motorului — în atelierul filialei județene A.C.R. Ilfov.



Totodată, în multe localități din țară sînt aproape încheiate sau în curs de execuție lucrările la o serie de agenții de lucru cu publicul. Aceste agenții sînt amplasate, îndeobște, la parterul unor blocuri noi din centrul orașelor și vor dispune de spații și de mobilier adecvat destinației lor. Într-un viitor nu prea îndepărtat, un număr de 15 agenții vor fi date în folosință.

După cum se poate remarca, este vorba de o acțiune de mare amploare îndreptată spre consolidarea bazei materiale a asociației, spre lărgirea și diversificarea prestațiilor în folosul automobiliștilor, care vor putea beneficia într-o măsură mai mare de serviciile de asistență tehnică oferite de A.C.R.

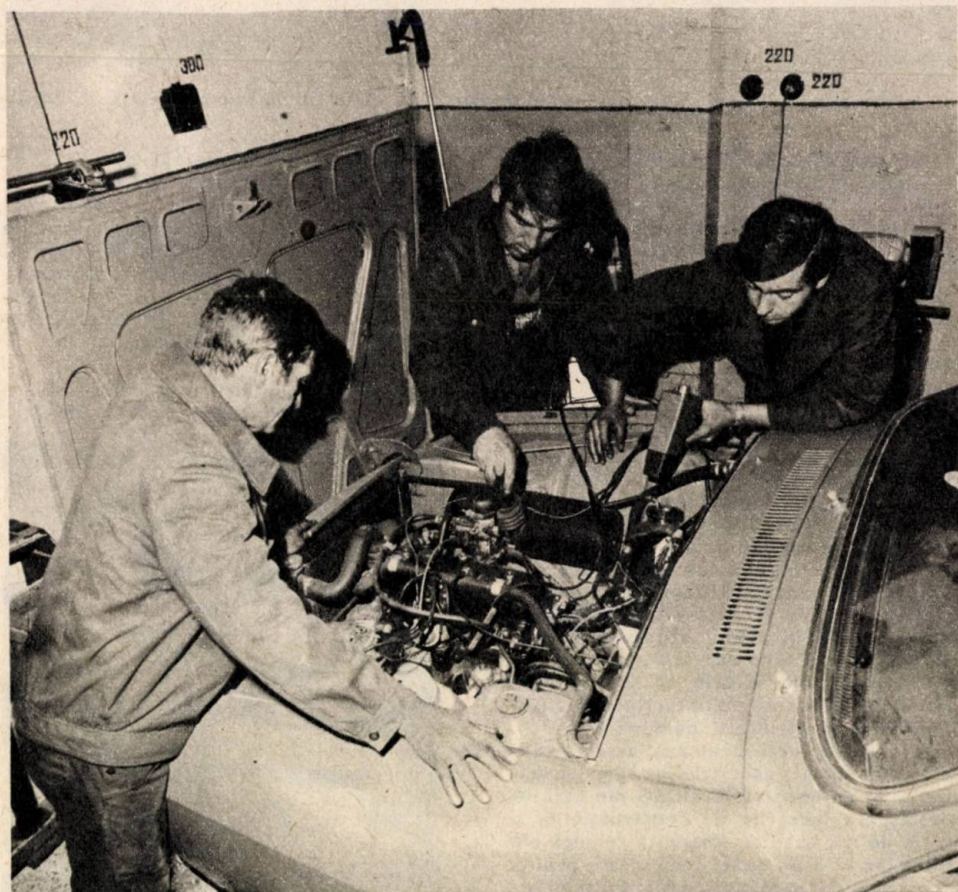
O preocupare deosebită am avut-o și o avem în continuare pentru dotarea stațiilor de asistență tehnică cu scule, dispozitive și aparatură modernă. În prezent, toate stațiile de asistență tehnică ale filialelor județene A.C.R. dispun de aparatură complexă pentru testarea motoarelor autoturismelor. Acest fapt asigură executarea unor controale de înaltă pre-

cizie asupra funcționării motoarelor, pentru efectuarea unor reglaje adecvate și pentru înlăturarea risipei de carburanți. După cum se cunoaște, asociația a solicitat membrilor săi, încă din vara anului 1979, să treacă pe la stațiile de asistență tehnică pentru a li se face, în mod gratuit, o nouă testare a motoarelor și pentru a se înscrie, în acest fel, în acțiunea generală de economisire a energiei prin toate mijloacele.

Este prevăzut ca aparatele complexe de testare a motoarelor să intre, începînd din anul 1980, și în dotarea stațiilor de asistență tehnică de pe lângă filialele orașenești ale asociației. De asemenea, stațiile orașenești vor dispune, începînd din 1980, de aparate pentru verificarea geometriei roților, de analizoare de gaze etc.

O noutate o constituie, totodată, dotarea stațiilor noastre de asistență tehnică cu standuri pentru încercarea frinelor și cu aparate moderne pentru echilibrat roțile.

Evident, nu putem trece în revistă aici tot inventarul de instalații și aparate cu care sînt dotate stațiile noastre de asisten-



Un «consult» în trei pentru ca motorul să «meargă» cit mai rotund este binevenit. Aspect de la unul din atelierele filialei A.C.R. București.



La expoziția de accesorii pentru asistența rutieră organizată în țara noastră, în cadrul Săptămânii de studii A.I.T. (septembrie 1979), A.C.R. a prezentat autovehicule pentru depanarea auto, din dotarea asociației.

ță tehnică. Ceea ce dorim să subliniem este faptul că acest inventar se îmbogățește permanent și că el permite personalului nostru specializat să-și îndeplinească, în condiții tot mai bune, sarcinile ce-i revin pe linia asistenței tehnice pentru buna funcționare și întreținere a autoturismelor membrilor A.C.R.

După cum se știe, filialele asociației noastre, precum și Federația Română de Automobilism și Karting organizează, începând din anul 1979, cursuri de inițiere și perfecționare în conducere a autoturismelor. Pentru aceste cursuri, asociația a afectat peste 80 de autoturisme. În 1980, baza materială a cursurilor de instruire va spori, ajungându-se pînă la 140—150 de autoturisme.

Datoria activiștilor asociației noastre, a

personalului specializat din stațiile de asistență tehnică este de a întreține și de a utiliza cu eficiență și spirit de răspundere dotarea materială de care dispunem. Această dotare reprezintă un bun colectiv, de mare valoare, ce trebuie să stea la dispoziția membrilor A.C.R. pentru rezolvarea operativă și calificată a tuturor problemelor cu care aceștia se adresează asociației.

Consolidîndu-și baza tehnico-materială, perfecționîndu-și mereu activitatea, asociația noastră se înscrie pe linia obligațiilor sale statutare și a prețioaselor îndrumări date de secretarul general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, în Mesajul adresat Automobil Clubului Român, cu prilejul Conferinței pe țară a A.C.R. din 1974.

Aspect de la Stația de asistență tehnică a filialei județene A.C.R. Suceava.





1979: PE TRASEELE DE CONCURS

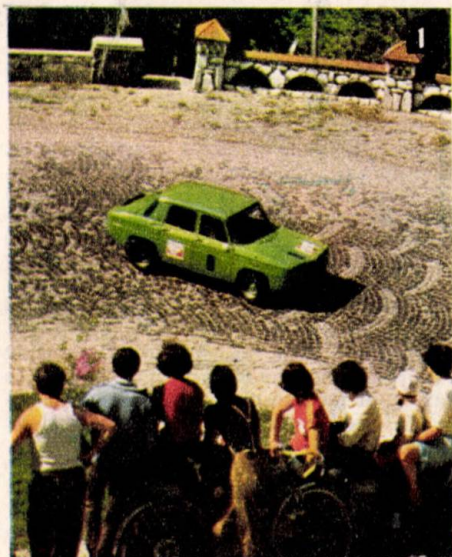
În sezonul competițional 1979, automobilisții sportivi din țara noastră s-au întrecut în trei campionate naționale: viteză în coastă, viteză pe circuit și raliuri. De asemenea, ei au luat parte la Raliul Dunării, găzduit de județele Maramureș și Bistrița-Năsăud, și la câteva competiții de peste hotare. Cel mai important succes pe plan internațional îl reprezintă locul I pe națiuni în Turul Europei, cu autoturismele Dacia 1300.

Alergătorii de karting, la rîndul lor, și-au încercat măiestria sportivă și performanțele micilor lor mașini într-un campionat de viteză pe circuit. Totodată, un lot de piloți de karting au debutat în 1979 în competițiile internaționale, confruntându-se, pe pista din Cluj-Napoca, cu adversari redutabili din Bulgaria, Polonia, Ungaria și Uniunea Sovietică.

Publicăm în aceste pagini câteva din fotografiile realizate pe traseele de concurs ale anului 1979 de către fotoreporterul nostru Mihai Niede.

O dîră rivalitate sportivă, așa am putea intitula subiectul pe care ni-l sugerează imaginile 1 și 2, în care se pot vedea două automobile Dacia 1100, conduse pe traseele de concurs de către cunoscuții piloți Doru Gîndu (mașina verde) și Laurențiu Moldovan (mașina galbenă). După cum se știe, bucureșteanul Doru Gîndu este de mulți ani protagonistul clasei 1100 cmc, în campionatele de viteză. Mașina sa (și mai ales motorul) înglobează câteva soluții tehnice ingenioase, care au făcut-o capabilă de performanțe superioare.

Mult timp, Doru Gîndu nu și-a găsit un adversar pe măsură. Situația s-a schimbat în 1979, cînd sportivul bucureștean a fost învins pe traseul de pe Gutli și pe cel din Baia Mare, de clujeanul Laurențiu Moldovan, care



se pregătea intens pentru o revanșă. Lupta sportivă dintre cei doi alergători, desfășurată în limitele unui perfect fair-play, a constituit, în sezonul competițional, abia încheiat, un plăcut punct de atracție.

Trei... și toți trei de la «Dacia». Membrii formației sportive I.A.P.-Dacia s-au găsit și în 1979 în fruntea «bătăliei» pentru performanțe și pentru titluri naționale. Ei au reușit să încheie sezonul cu brațele pline de flori și de cupe, demonstrând că la întreprinderea argeșană sportul cu motor se găsește la loc de cinste. Dintre alergătorii echipei I.A.P. s-au distins din nou, în competițiile rutiere, Ilie Olteanu și Ovidiu Scobai. În cele de viteză, locurile de onoare și le-au disputat (chiar între ei) Andrei Bellu, Nicu Grigoraș (cu mașini Dacia 1300) și Ștefan Iancovici (cu Renault 12 Gordini). Iată-i pe cei trei piloți în cursa de viteză pe circuit de la Galați (foto 3), în care Grigoraș a luat conducerea și n-a cedat-o nici un moment pe întregul parcurs al întrecerii

74 echipaje din 11 țări. Aceasta a fost participarea la cea de a 14-a ediție a Raliului Dunării, organizată la sfârșitul lunii iulie, de către Automobil Clubul Român, prin Federația sa de specialitate. Competiția a fost câștigată de echipa iul cehoslovac Vaclav Blahna-Jan Soukup, pe o mașină Skoda 130 RS. În foto 4 pot fi văzuți câștigătorii, în timp ce evoluau în proba de viteză pe circuit de la Baia Mare, cu care a început raliul.

Echipajul român Olteanu-Scobai (mașină Dacia 1300 gr. 2) s-a clasat cel mai bine dintre toate echipele românești participante la întrecere. Cei doi sportivi au ocupat locul 8 în clasamentul pentru campionatul european, locul 7 în cel pentru Cupa păcii și prieteniei și locul 4 în clasamentul pentru campionatul balcanic.

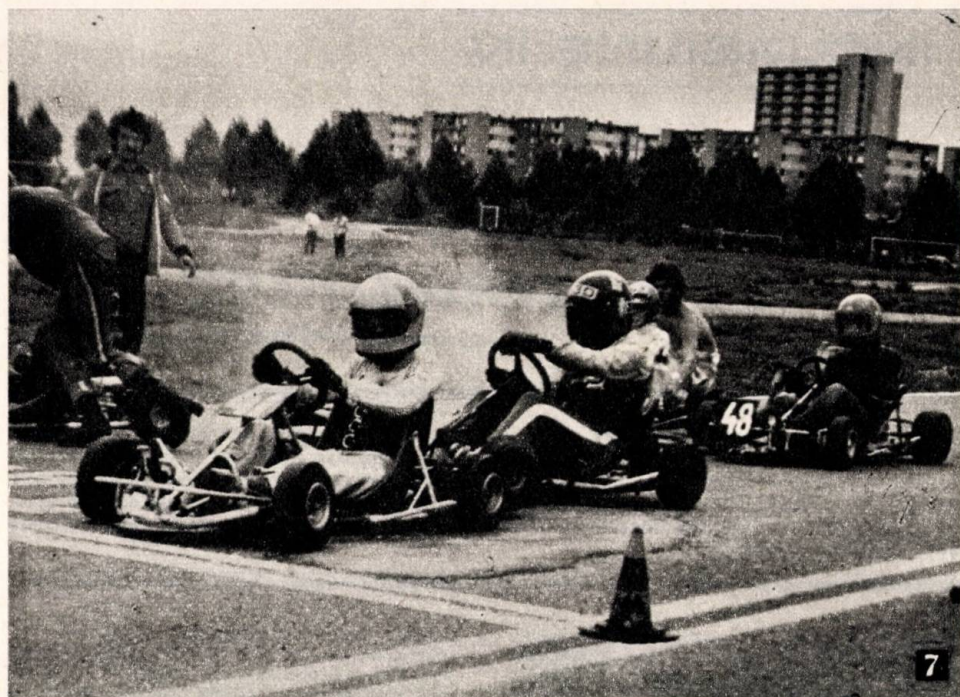


Bine organizată, cea de a 14-a ediție a Raliului Dunării s-a bucurat de aprecieri favorabile din partea concurenților, a șefilor de delegații și a observatorilor Federației internaționale de specialitate. Pentru acest lucru, forul internațional a hotărât ca, în 1980, Raliul Dunării să facă parte din nou din campionatul european, având coeficientul 2 (în 1979, coeficientul raliului a fost 1).

Sibienii se afirmă. Cu numai doi ani în urmă, în competițiile automobilistice și-a făcut apariția o nouă formație sportivă: I.P.A.-Sibiu. În primul an de activitate (1978), grupa de raliuri a acestei formații a ocupat locul 5 în clasamentul final al campionatului. În 1979, sibienii au mai urcat o treaptă, încheind campionatul pe locul al patrulea.

Dar sportivii de la I.P.A.S. (Întreprinderea de piese auto-Sibiu) cultivă și întrecerile de viteză. Iată-l pe unul din piloții lor, Nikolaus Helmuth (foto 5), urcând coasta Păltinișului, la volanul unei mașini Dacia 1300, echipată, evident, cu amortizoare realizate în întreprinderea pe care o reprezintă.

Quo vadis? Această întrebare este, probabil, cea mai adecvată pentru foto 6. Într-adevăr, se pare că Eugen Ionescu-Cristea, stînd meditativ pe capota Lanciai sale, își zice: încotro — spre raliuri, spre circuit sau spre coastă? În 1979, cunoscutul nostru pilot a făcut de toate, cu aceeași măiestrie pe care i-o cunoaștem, dar cu rezultate mai modeste. El și-a încheiat sezonul cu o participare în Elveția, la Raliul... vinului și, deși nu-i place zeama de struguri, a reușit să încheie competiția respectivă, în timp ce alți 30 de alergători cu mașini excelente, au abandonat. Ionescu-Cristea (în echipaj cu Dan Amărică) a condus în raliul din Elveția, o mașină Dacia 1300, fără nici o pregătire specială, și în unele probe de viteză a reușit să «bată» chiar și citeva... Lancia Stratos. În final, a ocupat locul secund la clasă, după un echipaj cu Simca Rallye 2.



Febra startului (foto 7). Pe pista de la Cluj-Napoca s-a desfășurat în septembrie ultima etapă a campionatului republican de viteză pe circuit la karting. Anul acesta, ca și anul

trecut, campioană națională de karting a devenit Unirea Tricolor-București, o formație care înmănușează pe unii din cei mai buni sportivi ai acestui gen de întreceri.

Freitag, 5. Oktober 1979

Zeitungsgruppe RHEIN - MAIN -
Allgemeine Zeitung · Wiesbadener Tagblatt

23. TOUR D'EUROPE

Start: 7. Okt. '79 - 12.00 Uhr
Pressehaus Mainz

Sonderprüfung
„Teufelsrutsch“
7. Okt. '79
12.45 Uhr

Die rumänische Nationalmannschaft



Orleanu



Scobal



Szalai



Zar nescu



Iancovici



Vezeanu

Fotografiile sportivilor de la I.A.P.-Dacia apărute în programul «Turul Europei». Conurenții români au ocupat primul loc la clasa 1300 cmc și primul loc în clasamentul pe națiuni.

INCURSIUNE ÎN

"Lumea" micilor consumatoare

Producătorii europeni de autoturisme resimt efectele penuriei de energie și prin mutațiile ce se produc în domeniul comenzilor publicului: cu rapiditate, a crescut numărul cumpărătorilor de mașini economice, de litraj mic, a căror utilizare se dovedește eficientă. În paginile de față am selectat cele mai cunoscute autoturisme din gama micilor litraje europene, în ideea evidențierii preocupărilor pentru diminuarea consumului de carburant, prin utilizarea unor astfel de automobile.



POLSKI FIAT 126. Berlină cu 2 uși și 4 locuri, în greutate de 580 kg. Cei doi cilindri în linie (77 x 70 mm) însumează 652 cmc, raportul de compresie fiind de 7,5:1. Diminuarea raportului de compresie are drept efect micșorarea puterii motorului (24 CP/4800 rot/min) dar permite utilizarea benzinei cu CO redusă (circa 83). Viteza maximă este de 105 km/h. Consumul de carburant este foarte «modest»: 5,4 l/100 km, la viteza de 100 km/h, posibil și datorită greutății reduse a mașinii.



CITROEN VISA (Special și Club). Berlină cu 5 uși, 4/5 locuri, în greutate de 735 kg. Motorul, cu 2 cilindri orizontali opuși (77 x 70 mm), are

aceeași cilindree ca Polski Fiat 126: 652 cmc. Raportul de compresie de 9:1, aprinderea electronică integrală, precum și alte modificări din domeniul distribuției, au permis ridicarea puterii la 36 CP/5500 rot/min. Viteza maximă este de 122,3 km/h. Performanțele relativ superioare implică un consum de benzină cu puțin mai mare față de Polski Fiat 126: 5,6 l/100 km, la viteza de 90 km/h și 7,4 l/100 km, la viteza (nelegală) de 110 km/h. Întrucât la viteza de croazieră, consumul de benzină al acestui autoturism, raportat la performanțe, este convenabil; rezultă, fără îndoială, că Citroën Visa (Special și Club) este un automobil foarte economic.

Același motor echipează și autoturismele Citroën LNA.



RENAULT 4L. Berlină cu 5 uși, 4 locuri, în greutate de 695 kg. Motorul, cu 4 cilindri în linie (58 x 80 mm), însumează 845 cmc, raportul de compresie fiind de 8:1 (posibilă utilizarea benzinei cu CO între 83 și 90). Cei 34 CP sînt obținuți la 5000 rot/min. Viteza maximă 106,4 km/h. Consumul de benzină este de 6,4 l/100 km, în condițiile în care se circula cu viteza de 90 km/h și de 8,4 l/100 km, dacă se circula cu viteza maximă. Nivelul consumului este justificat de cilindree, mai mare ca la Citroën Visa. Evident, forma caroseriei,

mai puțin aerodinamică (modelul lansat în anul 1961 la Salonul de la Frankfurt), contribuie la scăderea vitezei maxime și la creșterea consumului.



RENAULT 5. Berlină cu 2 uși, 4 locuri, în greutate de 730 kg. Motorul este derivat din cel al Renault-ului 4, de 845 cmc, având aceleași dimensiuni. Prin ridicarea regimului de rotație pentru puterea maximă, de la 5000 la 5500 rot/min, s-a obținut puterea de 36 CP, cu 2 CP mai mult ca modelul R4. Viteza maximă este de 120 km/h. Consumul la viteza de 90 km/h este de 6,75 l/100 km iar la 110 km/h, de 9,05 l/100 km. Sigur, sporul de greutate al autoturismului față de R4, cu circa 35 kg, ca și ridicarea regimului de rotație, își spun cuvântul în materie de consum. Totuși, diferența este destul de mică și aceasta poate fi atribuită unei forme reușite, aerodinamice, a caroseriei.



AUTOBIANCHI A 112. Berlină cu 3 uși, 5 locuri, în greutate de 655 kg. Motorul, cu 4 cilindri în linie, are 903 cmc (65 x 68 mm). Raportul de compresie de 9:1. Puterea maximă — 42 CP — este obținută la 5400 rot/min. Viteza maximă: 140 km/h. Consumul de carburant este de 6,3 l/100 km, când se circulă cu viteza de 90 km/h și de 7,85 l/100 km, când se circulă cu viteza de 110 km/h. Rezultă, deci, că Autobianchi A 112 — angajat în competiția consum-performanțe-cilindree — ocupă un loc fruntaș. Reținem, ca un factor de diminuare a consumului, greutatea redusă a autoturismului, mai mică decât a autoturismelor din clasa 600 cmc — 700 cmc.

FIAT 127. Berlină cu 2 uși, 5 locuri. În greutate de 715 kg. Motorul, cu aceleași dimensiuni ca Autobianchi A 112, dezvoltă 45 CP la 5600 rot/min.



Viteza maximă este de 135 km/h, mai mică față de A 112, din cauza greutății vehiculului (plus 60 kg). Consumul este de 6 l/100 km, la viteza de 90 km/h și de 7,30 l/100 km, la 110 km/h. Faptul că nivelul consumului este redus, față de A 112, se datorește modificărilor făcute carburatorului.



FORD FIESTA. Berlină cu 3 uși, 5 locuri, în greutate de 715 kg. Motorul, cu 4 cilindri în linie (73,96 x 55,7 mm), are o cilindree de 857 cmc. Puterea dezvoltată, în condițiile unui raport de compresie de 8,3 : 1, este de 40 CP la 5500 rot/min. Viteza maximă: 127,2 km/h. Consumul este de 5,80 l/100 km, când se circulă cu 90 km/h și de 7,40 l/100 km, când se circulă cu 110 km/h. Se relevă un consum foarte mic raportat la cilindree, în «competiție» cu modelele Citroen Visa și Citroen LNA; cu diferența că Ford Fiesta poate fi alimentat cu benzină având CO 90.



PEUGEOT 104: Berlină cu 5 uși, 5 locuri, în greutate de 780 kg. Cei 4 cilindri în linie, însumează 954 cmc (70 x 62 mm), raportul de com-

Continuare în pag. 38

automodelismul la cota afirmării

Sporturile tehnico-aplicative, între care și automodelismul, câștigă tot mai mult teren pe plan mondial. De la an la an, automodelismul ca ramură sportivă de profil, coordonată pe plan european de o federație de specialitate — F.E.M.A — se impune în sfera preocupărilor pentru extinderea tehnicii și sportului automodelistic. Aceste automobile, la scară redusă, câștigă teren în rîndul sportivilor amatori — constructori și piloți — dar și în rîndul suporterilor pasionați de spectacolul sportiv din ce în ce mai atractiv. Pe lîngă latura sportivă, automodelismul, ca sport tehnico-aplicativ accesibil tuturor vîrstelor și profesilor, oferă un larg cîmp de desfășurare a imaginației, a creației tehnice în sine, a aptitudinilor și îndemnării în construcția și pilotarea de miniautomobile.

Cea de-a XI-a ediție a campionatului republican de automobile, desfășurată la București în perioada 4—7 octombrie 1979, a lansat, în premieră națională, automobilele radio-comandate, tractate de motor termic și cu motor electric. Deși cu o participare încă redusă numeric, inaugurarea la noi în țară a acestor noi clase de automobile a constituit o etapă hotărîtoare prin interesul larg stîrnit atît în rîndul competitorilor potențiali, cît și în rîndul spectatorilor de toate vîrstele prezenți în jurul poligonului din parcul bucureștean Herăstrău. La start s-au aliniat un automobil de «formulă», tractat cu motor termic de 5,6 cmc, pilotat prin radiocomandă de maestrul emerit al sportului Ion Bobocel și trei automobile tractate cu motor electric (Dacia 1300 la scara 1:10 pilotată de prof. Victor Manolache din București, ARO 240, la scara 1:8 pilotată de Iosif Bock din Arad și un automobil de «formulă» pilotat de Ștefan Bicu, de la clubul municipal de modelism din București).

Parcursul traseului prin cele 25 porți, combinate cu dorința realizării unui timp cît mai scurt, au prilejuit concurențelor o luptă sportivă strînsă, palpitantă.

Întrecerile la automobile captive tractate cu elice aeriană cu cea mai numeroasă participare în acest an, s-au desfășurat pe pista clubului municipal de modelism București, iar la automobile captive cu tracțiunea pe roată, la pista asociației sportive Semănătoarea București, situată în vecinătatea podului Ciurel.

La capătul celor patru zile de întreceri s-au obținut următoarele rezultate tehnice:

I. AUTOMODELE CAPTIVE TRACTATE PRIN ELICE AERIANĂ

Clasa 1,5 cmc — juniori: 1. Marica Elena, A.S. «Dacia» Pitești, cu timpul de 20,0" pe 8 ture de pistă = 500 m) și o viteză de 90 km/h, campioană a R.S.R. pe anul 1979; 2. Mîndru Ioan, clubul municipal de modelism București, 28,8" și o viteză de 64,982 km/h; 3. Szokaks Nicolae, clubul sportiv «Onești», jud. Bacău, 28,9" și o viteză de 62,228 km/h.

Tineret: 1. Colonescu Mihai, A.S. «Dacia» Pitești, cu timpul de 21", viteză de 85,714 km/h, campion al R.S.R. pe anul 1979.

Seniori: 1. Barbu Gheorghe, A.S. «Cimentul» Turda, cu timpul de 23", viteză de 78,260 km/h.

Clasa 2,5 cmc — juniori: 1. Marica Elena, A.S. «Dacia» Pitești, cu timpul de 13", viteză de 138,461 km/h, campioană R.S.R. pe anul 1979; 2. Crișan Galu, A.S. «Cimentul» Turda, cu timpul de 15,4", viteză 116,883 km/h; 3. Ciobanu Ivan, A.S. «Voința» Arad și Szokaks Nicolae C.S. «Onești» jud. Bacău, cu timpul de 21,2" și viteză de 84,905 km/h.

Tineret: 1. Socaciu Eugen, AS «Cimentul» Turda, cu timpul de 18,6", viteză 96,774 km/h;

Un grup de participanți la campionat și «miniautomobilele» lor



2. Torodoc Dorin, CSM Suceava, cu timpul de 28,8" și viteză de 62,500 km/h; 3. Dragomir Nicolae, CS «Onești» jud Bacău, cu timpul de 33,5" și viteză de 53,721 km/h.

Seniori: 1. Barbu Gheorghe, AS «Cimentul» Turda, cu timpul de 12,5" și viteză de 144 km/h; 2. Bicu Ștefan, Clubul municipal de modelism București, cu timpul de 14,2" și viteză de 126,761 km/h; 3. Neagu Gheorghe, AS «Progresul» Strehaia, jud. Mehedinți, cu timpul de 23,7" și viteză de 75,943 km/h.

II. AUTOMODELE CAPTIVE CU TRACȚIUNE PE ROATĂ

Clasa 1,5 cmc seniori: 1. Nenciu Ioan, AS «Semănătoarea» București, cu timpul de 29" și viteză de 62,068 km/h; b) **clasa 2,5 cmc seniori:** 1. Virlanovici Valeriu, AS «Semănătoarea» București, cu timpul de 8,9" și viteză de 202,247 km/h; 2. Constantin Cristian, AS «Grivița Roșie» București, cu timpul de 16" și viteză de 112,500 km/h;

Clasa 5 cmc seniori: 1. Ciocianu Nedelcu, AS «Semănătoarea» București, cu timpul de 14,9" și viteză de 120,605 km/h; 2. Constantinescu Ion, AS «Semănătoarea» București, cu timpul de 15" și viteză de 120 km/h;

Clasa 10 cmc seniori: 1. Stroe Constantin, AS «Semănătoarea» București, cu timpul de 8,5" și viteză de 211,767 km/h; 2. Constantin Cristian, AS «Grivița Roșie» București, cu timpul de 14" și viteză de 128,500 km/h.

III. AUTOMODELE RADIOCOMAN-DATE

Clasa a 2-a (tractate cu motor termic de 5,6 cmc): 1. Bobocel Ion, clubul municipal de modelism București, cu 245 puncte;

Clasa a 3-a (tractate cu motor electric): 1. Manolache Victor, AS «Semănătoarea» București, cu 240 puncte, campion al RSR pe anul 1979; 2. Bock Iosif, AS «Voința» Arad cu 220 puncte; 3. Bicu Ștefan, clubul municipal de modelism București, cu 195 puncte.

ECHIPELE CAMPIONANE ALE R.S.R. PE ANUL 1979:

Automodele captive tractate cu elice aeriană — juniori: AS «Dacia» Pitești, cu 800 puncte; **tineret:** AS «Cimentul» Turda și AS «Dacia» Pitești, cu 400 puncte; **seniori:** AS «Cimentul» Turda, cu 800 puncte; **Tracțiune cu motor electric:** AS «Semănătoarea» București cu 400 puncte.

AUTOMODELE CAPTIVE CU TRACȚIUNE PE ROATĂ — SENIORI: 1. AS «Semănătoarea» București, cu 1500 puncte.

AUTOMODELE RADIOCOMANDATE:

Tracțiune cu motor termic: Clubul municipal de modelism București 400 puncte;

La finalele celei de a XI-a ediții a campionatului republican de automodele au fost prezenți peste 30 sportivi din șapte județe și municipiul București, care activează în nouă cluburi și asociații sportive.

Nicolae TOMA

TURISMA

«PORTI» SPRE MUNȚII APUSENI



Munții Apuseni, nu atrag atenția prin înălțimi sau defilee spectaculoase și nici prin dotări turistice de anvergură, cum găsim în Bucegi sau Semenic, de exemplu. Apusenii, însă, poartă pe văile, platourile și piscurile lor mai puțin semețe, numeroase și felurite carsturi, multe cu valoare de unicat, o bogată floră și o mare diversitate a peisajului natural. Din acest lanț carpatic ne-am oprit de data aceasta asupra zonei cuprinse în poligonul geografic dintre Cluj, Aiud, Abrud, Vascău, Beiuș, Aleșd și Huedin. Aici își au obârșia Crișurile, Someșul Mic și Arieșul, ce scaldă legendarele plaiuri ale «Țării de Piatră», se găsește leagănul vestiților ghețari Scărișoara și Focul Viu al peșterilor «Vintului» cu peste 20 km lungime, «Meziad» cu 3400 m de galerii, pe cinci etaje, al cheilor Turzii, Galbenei și Rîmeților străjuite de masivii muntoși Bihor, Vlădeasa, Gilău și Pădurea Craiului. Este zona cu un potențial turistic dintre cele mai valoroase, tot mai căutată de turiștii din țară și de peste hotare. «Poligonul» Apusenilor oferă, de la an la an, noi posibilități de practicare a turismului automobilistic.

Accesul în Apuseni este înlesnit din toate direcțiile, aria lor fiind înconjurată sau străbătută de D.N. 1 (E. 15), D.N. 75, D.N. 76, cît și de numeroase drumuri județene în mare parte modernizate.

De această dată, nu vom recomanda un traseu anume, lăsînd opțiunea, pentru unul sau altul, la latitudinea călătorului la volan. Amintim doar cîteva posibile locuri de start. **Municipiul Cluj-Napoca** este principala poartă de acces în marele amfiteatru turistic al Apusenilor dinspre centrul Transilvaniei. În Cluj-Napoca, pot fi vizitate muzee și monumente de o mare valoare istorică și artistică, cum sînt: muzeul de istorie al Transilvaniei, Muzeul etnografic al Transilvaniei cu secția în aer liber din pădurea Hota — un veritabil muzeu al satului transilvănean, Muzeul de artă, impunătoarele statui ecvestre Mihai Viteazul și Matei Corvin și multe altele. Evident, cei sosiți aici nu vor pierde nici ocazia vizitării sau revederii Grădinii botanice, acest renumit «muzeu viu» al naturii. Pentru turiștii la volan recomandăm

un foarte agreabil loc de popas — Hanul «Colina», situat la marginea cartierului Mănăstur, dat în folosință la sfîrșitul anului 1976, care oferă cazare confortabilă în camere cu două paturi și bune servicii de alimentație în restaurant, braserie și bar de zi. Aici, amfitrionul — hanului și echipa sa ne-au asigurat că toți automobiliștii sosiți pe meleagurile clujene, în grup sau individual, vor găsi aleasă găzduire. Alte posibilități de popas, în imediata vecinătate a orașului, le poate oferi Complexul turistic Făget — cabane, restaurant, camping, loc de campare — situate în partea de sud, la altitudinea de 600 m, pe Dealul Feleacului.

Din Cluj-Napoca se poate lua startul spre văile Someșului Cald și Someșului Rece a căror înfățișare cunoaște metamorfoza marilor transformări prin construcțiile hidroenergetice care au dus la nașterea lacurilor Gilău, Târnița și Fîntînele. Itinerarul poate fi continuat prin Beliș și Călățele pînă la Huedin în D.N. 1 (E. 15). Un traseu, cu unele dificultăți impuse de drum, poate fi ales spre Muntele Băișoara, unde există o nouă și modernă cabană-hotel, cu împrejurimi ce oferă multe posibilități de practicare a schiului sau spre cabana Muntele Fili. Alt traseu des frecventat de automobiliștii clujeni este și cel spre complexul turistic Valea Drăganului, cu acces din D.N. 1 (km 545) în apropiere de Ciucea. De la complexul turistic, drumul modernizat continuă pînă la colonia Floroiu (baraj), de unde se pot face călă-



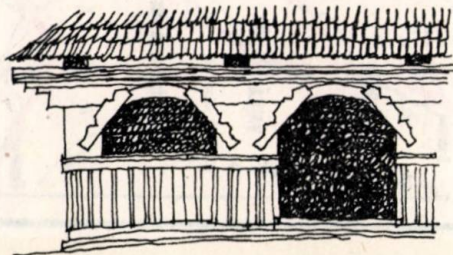
torii pe jos spre cabana Vlădeasa sau spre stațiunea balneoclimatică Stîna de Vale. În localitatea Ciucea poate fi vizitat Muzeul memorial Octavian Goga.

Municipiul Turda, străvechea Potaissa, oferă posibilitatea unor trasee spre Cheile Turzii, pe valea Arieșului sau spre Aiud. Po-

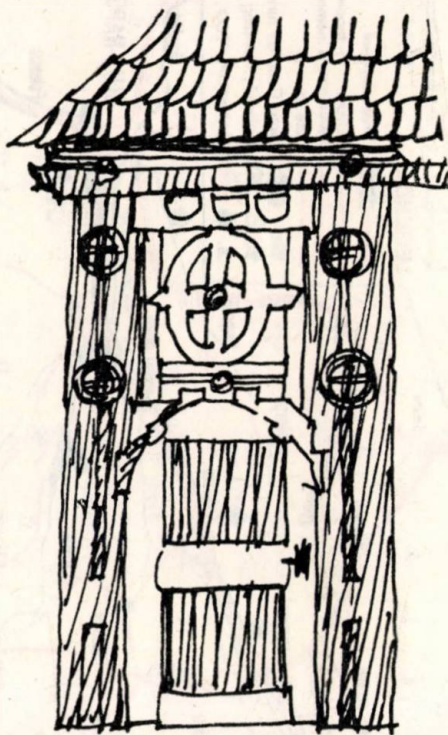


pasuri posibile la stațiunea Băi-Sărate Turda (hotel, camping, restaurant), Hanul Stejăriș (D.N. 1 km 435), cabana Cheile Turzii, Cabana Buru, sau campingurile Lupșa, Mirăslău și Căprioara (Aiud). Pe Valea Arieșului Mic, la 23 km de Cîmpeni, în localitatea Avram Iancu, poate fi vizitat muzeul memorial al «Craului Munților». În cursul călătoriei pe Valea Arieșului mai pot fi făcute incursiuni, cu mașina sau pe jos, la Cheile Pociovaliștei și Runcului, iar pe valea Arieșului Mare la cabana și peștera Scărișoara, Pojarul Poliței, Poarta lui Ionel sau Ghețarul de la Virtop. Mai pot fi vizitate Muzeul sătesc de etnografie din Lupșa, statuia ecvestră Avram Iancu din Cîmpeni, iar un popas dintre cele mai plăcute la Complexul turistic Arieșeni (vile, bungalouri tip Apolo și restaurant).

Drumul peste munții Bihorului, prin pasul Virtop 1296 m, prilejuiește întâlnirea cu peisaje încântătoare, iar coborîrea serpentinelor pînă la Băița, vechi sat de mineri, constituie ea însăși o plăcere pentru pasionații volanului. La marginea micului oraș Nucet, o nouă unitate a comerțului local — restaurant cu bazin pentru pește viu și căsuțe cu apă curentă, încălzite electric, amplasate într-o mare livadă de nuci — oferă călătorului șansa popasului înainte de continuarea drumului spre Beiuș, pe valea Crișului Negru.



În apropiere de orașul Dr. Petru Groza, urbe nouă a minerilor și constructorilor de mașini (D.N. 76 km 98), un drum local modernizat pînă în satul Brihenești și în continuare drumul forestier peste munții Codru-Moma, ușor accesibil pe timp uscat, dă posibilitatea incursiunii cu mașina pînă în stațiunea balneoclimatică



Moneasa (23 km), loc renumit și pentru vestita marmură albă ce se extrage de aici. De asemenea, la Vașcău poate fi vizitată una dintre cele mai mari și moderne păstrării din țară.

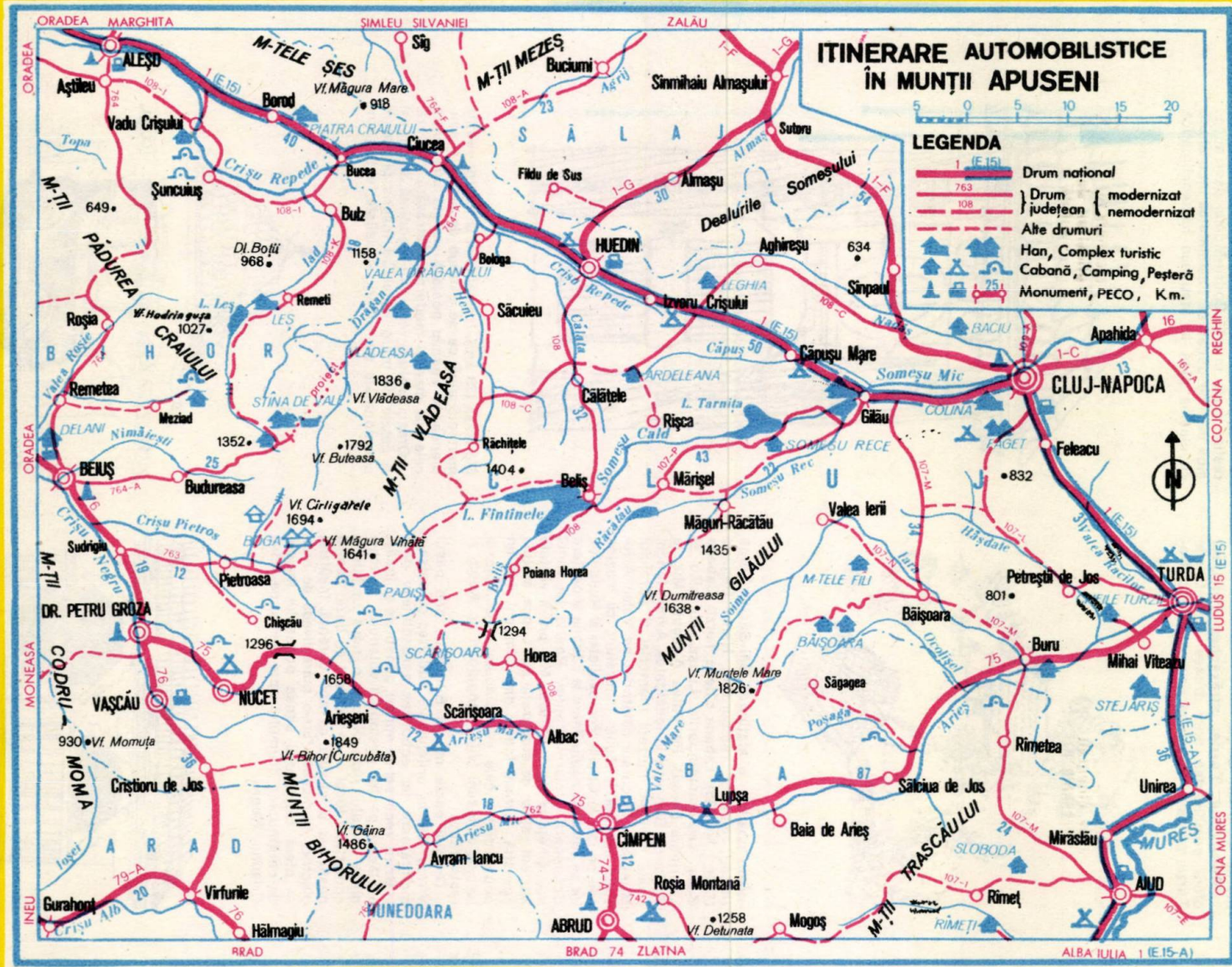
Orașul **Beiuș**, vechi tîrg reședință de cnezat și cetate de margine, astăzi înscris plenar în coordonatele dezvoltării socialiste, este prin-



ITINERARE AUTOMOBILISTICE ÎN MUNȚII APUSENI

LEGENDA

- 1 (E 15) Drum național
- 763 } Drum județean { modernizat
- 106 } { nemodernizat
- Alte drumuri
- Han, Complex turistic
- Cabană, Camping, Peșteră
- Monument, PECO, K.m.



REGHIN
COJOCNA
LUDUS 15 (E15)
OCNA MUREȘ

BRAD 74 ZLATNA

ALBA IULIA 1 (E15-A)

cipala poartă de vest a Apusenilor. De aici se pot face excursii cu automobilul spre peștera Meziad, spre renumita stațiune montană Stina de Vale, Hanul Leș de pe valea Iadului sau pe Valea Crișului Pietros, spre platoul carstic al Padișului, de unde pornesc cărări de munte către cetățile Ponorului, Focul Viu, Cetățile Rădesei și alte «misterioase lumi» ale Apusenilor. Excursia autoturistică și drumeția în bazinul acestui afluent al Crișului Negru pentru iubitorul de natură este o adevărată revelație, mai cu seamă în sezonul autumnal. Și la Beiuș, amatorii de etnografie și vestigii istorice pot vedea interesante exponate de artă populară în muzeul local, sau vizita ruinele Cetății feudale de la Finiș, sec. XIII, la numai 8 km.

Orașul **Aleșd**, este, de asemenea, o poartă spre Apuseni, din D.N. 1 (E. 15), dar și dinspre Beiuș pe D.J. 764, în cea mai mare parte modernizată, peste M-ții Pădurea Craiului. Excursii cu mașina sau pe jos se pot face și de aici spre Hanul Poiana Florilor din apropierea vechii fabrici de sticlă Pădurea Neagră sau spre peștera de la Vadu Crișului și peștera Vintului de la Șuncuius. La Aleșd poate fi văzut un interesant monument comemorativ 1907. Posibile locuri de popas: Hanu Piatra Craiului și campingul de la Vadu Crișului.

Orașul **Huedin**, locul unei vechi cetăți dacice, astăzi centru industrial complex, așezat la poalele Munților Vlădeasa, este ultima dintre porțile de acces în amfiteatrul Apusenilor, prezentate în aceste rânduri ca posibile locuri de start. Din Huedin pot fi începute călătoriile automobilistice spre Valea Drăganului, spre izvoarele Someșului Cald și lacurile Fintinele sau Târnița, cu reîntoarcerea în oraș sau continuarea călătoriei spre Beiuș, Cîmpeni sau Cluj. În Huedin există un muzeu de istorie și etnografie, iar în împrejurimi o bogată zonă etnografică. Locuri de popas: Hotelul Crișu Repede din oraș, Cabana Ardeleana, Călețele, campingul Izvoru Crișului și Terasa Căpuș pe D.N. 1 (E. 15).

NICOLAE TOMA



FORMULA 2 DE-A LUNGUL ANILOR

Cursele de formula 2 sînt considerate — și pe drept cuvînt — antecamera formulei 1, școala de formare a piloților de Grand Prix sau, dacă vreți, examenul de maturitate al acestora, înainte de a urca spre treptele mării performanțe. Întreceri cu mașini de formula 2 se organizează de mai multă vreme, dar abia în 1967 Federația internațională de specialitate a instituit un trofeu european cu care să fie răsplătit, la sfîrșitul fiecărui sezon, alergătorul clasat pe primul loc. Pe timpul Trofeului european, animatorii formulei 2 erau cîțiva piloți deja celebri sau pe cale de a deveni. Iată numele acestora: Jim Clark, Jack Brabham, Graham Hill, John Surtees, Bruce McLaren, Dan Gurney, Chris Amon și, alături de ei, tinerii din acea vreme, care veneau din formula 3 și care se numeau Jochen Rindt, Jacky Ickx, Jackie Stewart, Jo Siffert.

Luînd în considerație succesul formulei 2, sub toate aspectele, Federația internațională a decis în 1972 ridicarea rangului acestei competiții și transformarea ei din simplu trofeu, în campionat european. Odată cu această transformare organizatorică, cilindrul mașinilor de formula 2 a fost majorat de la 1 600 la 2 000 cmc și așa a rămas pînă astăzi.

În 1967, la prima sa ediție, Trofeul european de formula 2 a revenit belgianului Jacky Ickx pe o mașină Matra, echipată cu un motor Ford FVA. Acest motor era realizat de mica firmă din Anglia ce avea să dea sportului automobilistic, în anii următori, motorul Ford-Cosworth, utilizat în cursele campionatului mondial.

Învins de Jacky Ickx și clasat pe locul secund în 1967, francezul Jean-Pierre Beltoise s-a revanșat în sezonul următor, cîștigînd el Trofeul european, tot pe o mașină Matra. Alături de motorul Ford FVA, în cursele celui an au mai apărut și motoare Ferrari, BMW și Tecno.

În sfîrșit, Matra învinge și în 1969, de această dată prin pilotul Johnny Servoz-Gavin. După trei victorii consecutive, Matra a părăsit întrecerile de formula 2, pregătindu-se pentru cele de formula 1. Așadar, în 1970, în absența firmei Matra, Trofeul a rămas să și-l dispute piloții formațiilor Pygmée, Tecno, Brabham, Lotus, BMW, March. A învins elvețianul Clay Regazzoni, cu o mașină Tecno. Pe locurile următoare s-au clasat: Emerson Fittipaldi, Ronnie Peterson, François Cevert.

Cîştigătorul ultimei ediții a Trofeului, înainte de a deveni campionat european, a fost pilotul englez Ronnie Peterson (mașină March).

*

Motoarele de 2 litri, introduse în 1972 în campionatul european, trebuiau să provină de la un model de serie fabricat în cel puțin o mie de exemplare. Această condiție regulamentară n-o putea îndeplini, însă, atunci, decât motorul Ford BDA. Pentru a nu se compromite campionatul, s-a dat o derogare și lucrurile au intrat în normal: titlul european îi revine fostului campion mondial de motociclism, Mike Hailwood, la volanul unei mașini Surtees.

Începînd în 1973, intră din nou în arenă firma BMW. Motoarele fabricate la München echipează șasiuri realizate de March, Tecno și alți mici artizani de mașini de curse. Cîştigători ai titlului de campioni europeni devin trei piloți francezi: Jean-Pierre Jarier (1973), Patrick Depailler (1974) și Jacques Laffite (1975).

Șirul de victorii obținute de motorul BMW este întrerupt de apariția în campionatul european a motorului Renault V6, plasat pe mașinile Elf sau Martini. Cu acest motor și cu aceste mașini, pe lista de campioni europeni se înscriu două noi nume de piloți francezi: Jean-Pierre Jabouille (1976) și René Arnoux (1977).

Motorul Renault V6 ar mai fi putut continua șirul său de victorii în campionatul european, dar la sfîrșitul lui 1977, Regia franceză a hotărît abandonarea formulei 2 și intrarea pilotilor ei în cursele campionatului mondial. Această hotărîre a lăsat din nou cale liberă firmei March (rămasă

credincioasă motoarelor BMW), care cîștigă titlul în 1978 prin pilotul italian Bruno Giacomelli.

*

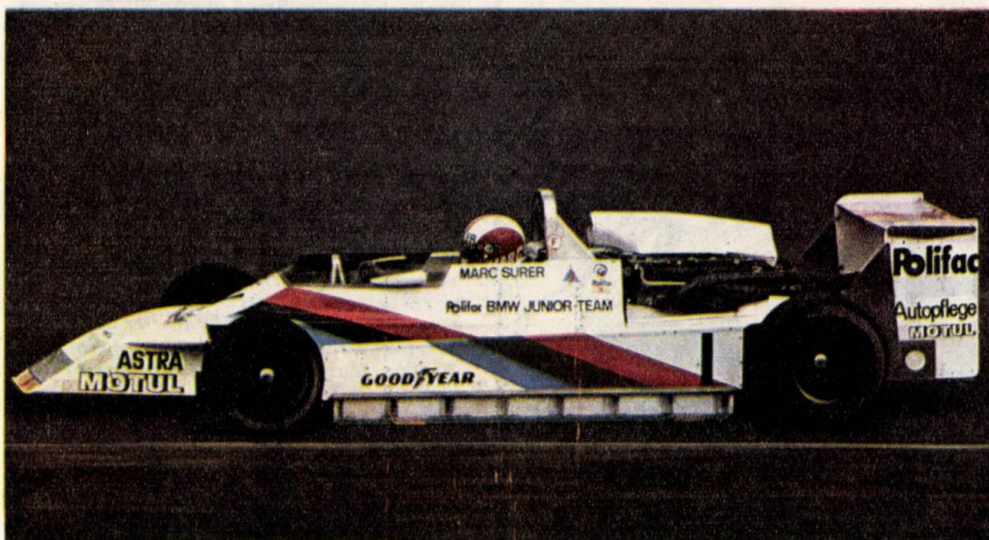
O schimbare intervine în campionatul european în 1979: piloții francezi trec în întrecerile campionatului mondial. În cursele de formula 2 pătrund acum masiv alergătorii englezi, elvețieni, italieni și chiar americani. Sub aspect tehnic, motoarele BMW rămîn în continuare preponderente ca număr și ca performanțe, echipînd șasiuri March, Ralt, Osella. Un amănunt nu lipsit de importanță: tehnica efectului de sol, generalizată în campionatul mondial, își face apariția, în 1979, și în cursele de formula 2.

Sezonul competițional 1979 a fost viu disputat și presărat cu multe elemente neprevăzute. Titlul de campion a revenit elvețianului Marc Surer (March-BMW), în vîrstă de 28 de ani, care și-a definit victoria abia în ultima etapă (a 12-a), disputată la Donington, în Anglia.

În cele 13 ediții ale Trofeului și Campionatului european, organizate din 1967 pînă acum, cele mai multe victorii (7) le-au obținut piloții francezi, urmați de elvețieni (două victorii). În rest, cite o singură victorie a revenit alergătorilor belgieni, suedezi, englezi și italieni.

Acest palmares conține un paradox: sportivii francezi, atît de activi și de străluciți în formula 2, n-au reușit totuși, pînă acum, să obțină nici un titlu mondial; nici măcar în ultimul sezon (1979), cînd doi din foștii campioni europeni — Laffite și Depailler — păreau să fie atît de aproape de împlinirea acestui vis!...

Campionul european Marc Surer la volanul mașinii March-B.M.W.





AUDI 105 S. Berlină 4 uși, 5 locuri. Tracțiune față. Motor cu 5 cilindri în linie (79,5 x 86,4 mm), 2 144 cmc. Raportul de compresie 8,2:1. Puterea maximă 115 CP (DIN) la 5 500 rot/min. 16,6 kgfm la 4 000 rot/min. Puterea pe litru 53,6 CP. Viteza maximă: 178 km/h, în cazul echipării cu schimbător de viteze manual și 175 km/h, dacă autoturismul este echipat cu o cutie de viteze automată. Accelerația 0—100 km/h în 10,7 sec. (12,4 sec. pentru exemplarele cu cutie de viteze automată). Consum 10,6—11,2 l/100 km.



JAGUAR MK III — Berlină cu 4 uși, 5 locuri, cutie de viteze automată. Injecție electronică de benzină. Motorul are 12 cilindri în V la 60° (alezaj x cursă 90 x 70 mm), cilindreea fiind de 5 343 cmc. Raportul de compresie de 9:1. Puterea maximă: 289 CP (DIN) la 5 750 rot/min. Puterea pe litru: 54,1 CP. Cuplul maxim este de 40,7 kgfm la 3 500 rot/min. Viteza maximă 225 km/h. Accelerația de la 0—100 km/h este la nivelul unui autoturism de tip sport: 7,6 sec. Consumul variază între 15—27 l/100 km.



TOYOTA TERCEL COUPE: are 3 uși, 5 locuri, greutatea proprie 815 kg. Tracțiune față. Motorul, plasat longitudinal, are 4 cilindri în linie, de 1 296 cmc (76 x 71,4 mm), raportul de compresie 9:1. Puterea maximă 65 CP (DIN) la 5 400 rot/min. Puterea pe litru: 50,2 CP. Cuplul maxim 10 kgfm la 3 000 rot/min. Viteza maximă: 165 km/h. Consumul variază între 7—11 l/100 km.

CUM CONDUCEM- AȘA ECONOMISIM

De multe ori, între citiva automobiliști care discută despre subiectul, totdeauna de actualitate, privind nivelul consumului de carburant, apar dispute: unii susțin că autoturismul lor consumă 7,2 l/100 km, de pildă, iar alții spun că nu se poate, că ei au consumat, cu aceeași marcă de autoturism, pe aceeași rută, 8,5 l/100 km. Cine are dreptate? Este posibil ca ambele variante să fie bazate pe realitate, iar diferența să fi apărut numai datorită felului de conducere sau modului cum a fost pregătită mașina pentru drum.

Se știe, de exemplu, că prin apăsarea frecventă a pedalei de accelerație — manevre specifice circulației în mediul urban — consumul de carburant crește. Sporul de consum, față de situația în care s-ar circula pe aceeași distanță, dar în condiții de autostradă, poate fi de 20%-30%. Dar se cunoaște mai puțin împrejurarea că și prin închiderea bruscă a clapetei de accelerație — deci prin ridicarea rapidă a piciorului de pe pedala respectivă — consumul de carburant crește. Într-adevăr, între inerția unui anumit volum de aer, ce trece prin difuzor și inerția benzinei aferentă lui, ce trece prin canalele practicate în carburator, există o diferență, datorită masei. Prin închiderea bruscă a clapetei de accelerație, accesul aeru-

lui prin difuzor este sistat, dar benzina, datorită masei specifice mai mari, mai curge o perioadă scurtă de timp. Astfel, dozajul amestecului carburant se modifică brusc, în sensul îmbogățirii lui, fapt ce conduce la risipa de combustibil, la emisiuni de gaze intens poluante, prin țeava de eșapament. Concluzia: să se evite accelerațiile bruște, dar și decelerările făcute în aceeași manieră; eliberarea de sub picior a pedalei de accelerație, lent, are drept consecință economii de benzină.

O altă practică cu efecte păgubitoare este încălzirea pe loc a motorului sau menținerea lui în funcțiune, fără ca autoturismul să fie deplasat. Despre inutilitatea — chiar contraindicațiile — încălzirii motorului se cunosc multe: are loc o impurificare a uleiului, cu combustibil, crește cantitatea de emisiuni poluante, se accelerează uzura motorului etc. Dar se cunoaște mai puțin un alt factor ce conduce la risipa de combustibil: pe lângă funcționarea motorului, realmente în gol, deci fără utilitate, are loc o risipă de combustibil din cauza creșterii presiunii existente pe cuiul poantou; astfel, nivelul de carburant din camera de nivel constant crește, cantitatea de combustibil livrată camerei de amestec crește și ea, de unde și modificarea dozajului, în sen-

sul îmbogățirii lui. Dacă luăm ca medie a duratei de încălzire, iarna, cifra 3 minute, rezultă din experiență că suplimentul de benzină consumat, față de situația în care nu s-ar încălzi motorul este, într-o lună, suficient pentru parcurgerea «pe gratis» a distanței de 30—40 km (circa 3—4 l.).

Regulile de pregătire a autoturismului, pentru obținerea unui consum minim sînt numeroase. Vom menționa, cu prioritate, faptul că iarna, la începutul sezonului, se impune verificarea modului de funcționare a clapetei de pornire la rece (șoc). După o perioadă de neutilizare, această clapetă se poate gripa în axul ei. În consecință, ea nu se deschide complet, împiedică accesul aerului în camera de amestec a carburatorului și prin aceasta modifică dozajul. Variația risipei de carburant depinde de numărul de grade ce reprezintă abaterea clapetei de la poziția de repaos (plan vertical).

Reiese, cu claritate, că o serie de măsuri pentru evitarea risipei de carburant sînt la îndemîna oricărui automobilist. Prin respectarea unor reguli corecte de conducere, prin verificarea periodică a funcționării motorului se pot realiza condițiile economiei, acest deziderat prioritar al exploatarei autovehiculelor

S. CIOBANU

(Urmare din pag. 29)

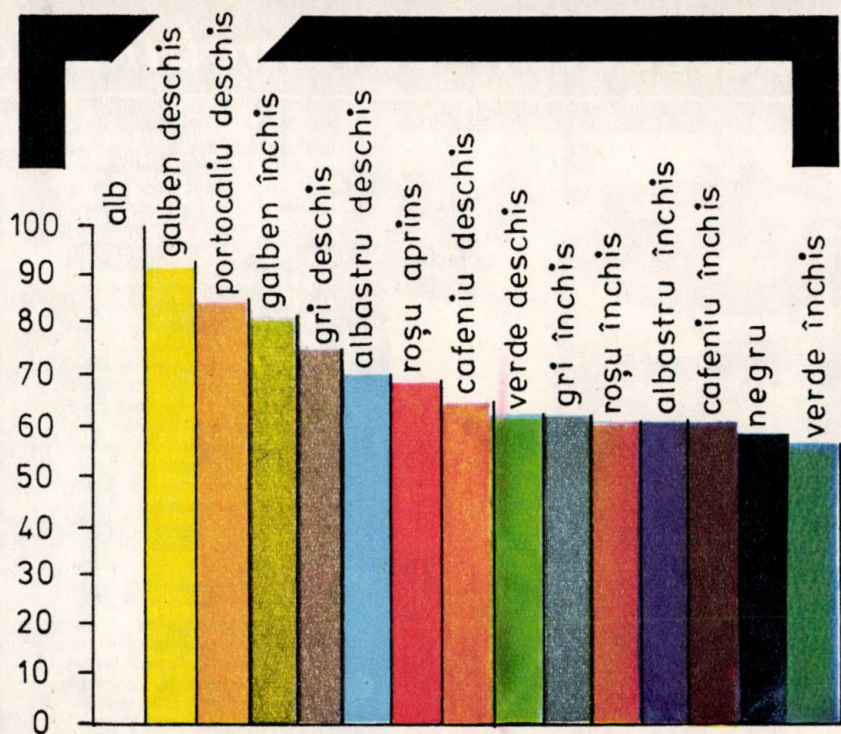
presie fiind de 8,8:1. Puterea maximă este de 44,5 CP la 6000 rot/min. Viteza maximă: 135 km/h. Consumul este de 7,91 l/100 km la viteza de 90 km/h și de 9,85 l/100 km, la viteza de 110 km/h. Se remarcă printre micile litraje faptul că Peugeot 104 are un motor «gurmand», mai ales datorită greutateii autoturismului, ce depășește cu 65 kg greutatea Fordului Fiesta, de pildă.

VOLKSWAGEN POLO. Berlină cu 3 uși, 4/5 locuri, în greutate de 685 kg. Motorul are 4 cilindri în linie, 895 cmc, puterea fiind de 40 CP/5900 rot/min. Raportul de compresie de 8:1 permite utilizarea benzinei cu CO 90. Viteza maximă, 135 km/h. Deși este apropiat de Autobianchi A 112, ca cilindree, consumul este mai ridicat datorită unui spor de greutate de 30 kg: 6,5 l/100 km, la



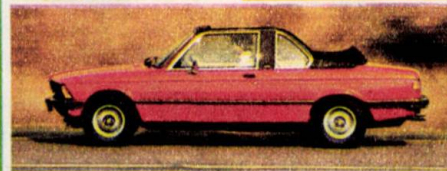
viteza de 90 km/h și 7,95 l/100 km, la viteza de 110 km/h.

AL. SOLOMONESCU



CULORILE ȘI VIZIBILITATEA

Pentru a constata care sînt cele mai potrivite culori de mașini, ce pot fi percepute și în condiții de vizibilitate slabă, Daimler-Benz a creat o scală de evaluare a culorilor, cu ajutorul căreia se poate măsura perceptibilitatea unei culori în funcție de luminozitate și de fondul respectiv. Deoarece în laborator nu s-ar fi putut face asemenea experimente, s-a găsit următoarea soluție: au fost vopsite mai multe uși de mașini în toate culorile și apoi așezate în fața unor fundale negre-gri, verzi și gri. Începînd cu distanța de 1 000 m, persoanele care au făcut testul, după ce, în prealabil, au fost consultate de un medic oftalmolog, trebuiau să se îndrepte spre aceste uși. În ordinea ușilor depistate s-a dovedit că albul este fără comparație cea mai vizibilă culoare; apoi urmează un galben deschis și abia pe locul trei se află acel galben portocaliu, considerat pînă azi drept cea mai sigură culoare. Pe ceață, culorile închise — indiferent care — reprezintă un risc.



„Abecedarul” automobilistic



A ține piciorul sprijinit pe pedala de ambreiaj, a brusca schimbătorul de viteze, a uita șocul sau frâna de mină trase, toate acestea sînt, evident, greșeli care pot provoca anumite defecțiuni mecanice.

A avea însă o poziție greșită la volan, a manevra volanul incorect este și mai grav. O clipă de neatenție, o singură mișcare tirzie a volanului pot provoca un accident. Nu întîmplător la cursurile de conducere sportivă, viitorii piloți învață mai întîi modul de a sta la volan. Numai o anumită poziție a corpului la postul de conducere și o anumită priză a volanului pot permite ca acesta să poată fi folosit corect.

Iată mai jos cîteva imagini care vă arată pozițiile corecte și cele incorecte la volan.

POZIȚIA ÎNTINS (foto 1).

Din dorința de a imita conducerea sportivă, unii automobiliști depărtază exagerat scaunul față de volan. Rezultă o poziție chinuită, care devine incomodă în momentul în care, pentru a acționa anumite butoane și comenzi, conducătorul trebuie să se aplece spre față și deci să-și desprindă spatele de spătar.

ÎNGHESUIT LA VOLAN (foto 2).

Este, din păcate, cea mai răspîdită poziție. În acest mod manevrarea volanului devine anevoioasă, efectele nefiziologice ale acestei poziții asupra coloanei vertebrale se accentuează în timp devenind supărătoare.

«CA ÎN TRAMVAI» (foto 3).

A ține mîna stîngă în acest mod este cu siguranță un obicei moștenit din transportul în comun. Cînd vă aflați la vo-



începe cu poziția la volan

Ian trebuie să vă amintiți de art. 8 din Decretul 328/1966 privind circulația pe drumurile publice care spune: «Conducătorii de autovehicule care folosesc drumurile publice trebuie să se comporte în așa fel încât să nu constituie un pericol pentru circulație.»

POZIȚIE «DE VARĂ» (foto 4). Total inestetică și foarte periculoasă, această poziție nu mai necesită, sperăm, nici un fel de comentarii.

ÎN NICI UN CAZ AȘA (foto 5). Automobilisti care țin minile rezemate pe partea superioară a volanului crezând că pot vira mai bine, greșesc. În acest mod se împiedică posibilitatea de a putea vira eficient pentru a putea evita un obstacol tîrziu observat.

AȘA DA (foto 6). Iată cum se ține corect volanul și care este poziția ideală a corpului în scaun:

- minile la extremitățile razelor pentru a putea controla prompt traiectoria automobilului. În acest fel, volanul poate fi răsucit cu o jumătate de tură la stînga sau la dreapta, fără a desprinde minile de pe calota lui.

- corpul ușor depărtat de volan, cu brațele semiîntinse, în așa fel încît pentru a atinge bordul să fie necesară numai o întindere a brațului fără desprinderea spatelui din scaun.

- spatele drept pentru a solicita cît mai puțin coloana vertebrală.

Cînd conduceți, controlați-vă permanent poziția în scaun, modul în care țineți minile pe volan. Numai așa veți putea conduce corect, sigur și elegant.

George POPA

Foto: M. NIEDL



4



5



6





CIRCULAȚIA ANULUI 1980

Creșterea răspunderii tuturor categoriilor de participanți la trafic a constituit principala realizare în domeniul circulației rutiere în anul 1979. Aceasta s-a materializat în scăderea numărului de accidente (cu 12%), în ameliorarea substanțială a consecințelor acestora (14% reducerea numărului de persoane decedate și 6% a celor rănite în accidente). La principalii indicatori care caracterizează dinamica evenimentelor rutiere — numărul total al accidentelor, morți, răniți — s-au obținut cele mai importante reduceri din ultimii zece ani.

Decretul nr. 277/1979 a determinat schimbări structurale în domeniul circulației rutiere. Automobilistii au demonstrat în marea lor majoritate înalt spirit cetățenesc și deose-

bită disciplină. Concret, din cei peste 700 000 de automobilisti doar 50—100 de posesori de autoturisme se «încumetă» să încalce regulile stabilite pentru circulația autoturismelor în zilele de duminică.

«Raza de acțiune a deplasărilor» șoferilor amatori s-a redus, de asemenea, considerabil. Marea lor majoritate se limitează la curse care nu depășesc 100 de kilometri.

1979 a reprezentat anul «exploziei» circulației bicicletilor. Este important să remarcăm că infuzia de cicliști în traficul rutier nu a creat probleme deosebite circulației. Covârșitoarea majoritate a bicicletistilor se comportă corect în circulație și dovedesc că înțeleg exigențele traficului modern — aglomerat, mai ales în marile orașe. Totuși, unele

probleme pentru circulație le creează deplasarea bicicliștilor, a copiilor sau bătrînilor pe arterele de mare trafic, îndeosebi în orele de vîrf. Sînt încă părinți care permit copiilor, uneori sub zece ani, să se deplaseze cu bicicleta de acasă la școală și înapoi pe artere cum ar fi marile bulevarde ale Bucureștiului și alte artere, unde în orele de aglomerație mașinile circulă bară la bară.

Ce se va întîmpla în circulația rutieră a anului 1980, care vor fi caracteristicile traficului anului viitor? Numărul doritorilor de a obține dreptul de conducere a autovehiculelor va crește și mai mult în 1980. E deajuns să subliniem că în 1979 «familia» șoferilor a crescut cu peste 100 000. În anul 1979, un procent însemnat de femei a obținut permis de conducere (cu cca. 20% mai mult față de 1978). Și mai pronunțată va fi în 1980 tendința sexului frumos pentru obținerea mult rîvnitului carnet cu scoarțe roz.

Intrarea în vigoare a noilor norme pentru examinarea candidaților în vederea obținerii permisului de conducere va ridica stacheta exigenței examinerilor. Vor fi sporite pretențiile la «proba de traseu» în sensul că se va insista pe verificarea comportării candidaților în condițiile reale ale traficului aglomerat, concomitent urmărindu-se modul cum candidații se «descurcă» la realizarea principalelor manevre (depășirea, reglarea vitezei, acordarea priorității etc.) de care depinde în cel mai înalt grad siguranța circulației. Aprecierea rezultatelor la examenul practic se va realiza pe baza unui sistem special de punctaj.

Ultimele luni ale anului 1979 au demonstrat un lucru de o covârșitoare importanță. Șoferii au început să-și adapteze viteza de circulație mult mai bine la condițiile concrete de trafic. Dacă în urmă cu un an — doi, depășirea vitezelor maxime admise înregistrau valori de 20—30 și uneori chiar de 40—50 km/h, acum aceste valori nu depășesc în covârșitoarea majoritate 10—15 km/h. Cu alte cuvinte, în afara localităților, rar un șofer circulă în loc de 80 km/h cu 90—95 km/h. Desigur un rol deosebit de important îl are tendința conducătorilor auto de a realiza o conducere cât mai economică care să nu afecteze cheltuielile special destinate pentru autoturismul personal.

Anul 1980 va marca intrarea în circulație a noilor tipuri de «Oltcit», a Daciei 1310 și a altor noutăți în acest domeniu. Deosebit de important este că aceste autoturisme vor consuma mai puțin combustibil fără a afecta performanțele mașinilor respective. În plus, Oltcit-urile, autoturisme de mic gabarit, vor putea fi parcate ușor în condițiile marilor aglomerări urbane. În același timp, deplasarea lor pe căile de comunicație rutieră va contribui la fluidizarea circulației, datorită caracteristicilor constructive care le permit să se strecoare ușor pe arterele aglomerate.

1980 va trebui să însemne anul promovării cu curaj a conducerii preventive. Portul centurii de siguranță chiar în orașe, literalmente cu prilejul oricărei deplasări, atitudinea atentă în circulație față de copii și bătrîni (categoriile de participanți la trafic cele mai vulnerabile), reglarea vitezei în orice împrejurare, în raport cu condițiile de trafic și cu cele meteorologice etc., luarea tuturor măsurilor pentru a «dovedi prudență și pentru alții», adică a nu considera că avînd legea de partea noastră, putem fi indiferenți ce se va întîmpla în condițiile cînd alții încalcă normele de circulație, creînd pericol de accident, sînt doar cîteva cerințe importante pentru realizarea unei circulații sigure.

Se impune cu acuitate schimbarea radicală a sistemului de pregătire în școlile de șoferi amatori. În prezent școlile pot pregăti cca. 30—35% din numărul celor care doresc să obțină permis de conducere. Dacă adăugăm posibilitățile A.C.R. în acest domeniu, care nu depășesc cca. 5—10% din total, ajungem la un procent de maximum 40—45%, ceea ce este evident mult prea puțin.

Pentru anul 1980 se preconizează o durată de o lună, maximum o lună și jumătate, pentru cursurile de pregătire în școlile de șoferi. Aceasta nu pe seama reducerii timpului necesar pentru pregătirea practică în conducerea auto, ci dimpotrivă. În acest fel, aproape toți cei care doresc să se pregătească pentru obținerea permisului de conducere vor putea face acest lucru în cadrul școlilor de șoferi. Dacă la această măsură adăugăm trecerea tuturor instructorilor din școlile de șoferi prin filtrul exigent al unei examinări speciale, în scopul autorizării pentru această importantă activitate a celor mai bune cadre, ajungem la concluzia că pregătirea pentru examenul de șofer va tinde să ajungă la cotele exigenței cerute de noile condiții de circulație ale anului 1980.

Excesul de viteză, nereglarea vitezei în raport cu condițiile de trafic, alături de conducerea autovehiculelor sub influența alcoolului, au constituit în anul 1979 cele mai importante cauze ale accidentelor. În 1980 vor fi luate măsuri pentru intensificarea controalelor «radar» prin sporirea numărului de aparate de acest gen. De asemenea, se vor diversifica acțiunile menite să depisteze pe cei care conduc sub influența alcoolului. Și în acest domeniu va fi introdusă o aparatură modernă — perfecționată, avînd drept scop principal să prevină accidentele cauzate de consumul de alcool la volan.

Reducerea în continuare a numărului de accidente și ameliorarea consecințelor acestora în anul 1980 va fi fără îndoială posibilă numai prin aportul larg al tuturor participanților la traficul rutier, numai prin comportarea disciplinată în circulație a tuturor cetățenilor.

Colonel Victor BEDA

CE TIP DE COMPORTAMENT AVEM LA VOLAN?

Personalitatea umană nu se lasă nici diagnosticată, nici etichetată. Trăsături certe de caracter, pe care specialiștii le pot ușor evidenția, ne diferențiază pe unii de alții. Fiecare om este un individ, în multe privințe, unic, care are personalitatea sa inconfundabilă, reacțiile sale specifice și un comportament propriu, care depind într-o mare măsură de constituția sa. Este cât se poate de clar, — așa cum susține publicația «Revue automobile» — că, pornind de la constituția omului și de la felul reacțiilor ce corespund acesteia, putem deduce modul în care un anumit conducător auto trebuie clarificat din punctul de vedere al capacităților și al

reacțiilor sale specifice, să știm, prin urmare, cum se va comporta la volan.

TIPURILE DE REACȚII

Într-o mare măsură, reacțiile caracteristice unui om, precum și capacitățile acestuia în materie de performanță sînt biologic determinate. Profesorul Lambert a reușit să demonstreze acest lucru cu dovezi clinice. Teoria sa este cît se poate de clară și ne permite să evidențiem diversele tendințe de comportament ale unui conducător auto. Potrivit acestei teorii, există două tipuri fundamentale de reacții: A și B.

Tipul A: Omul cu acest tip de reacții este modest, calm, minuios, adesea cu înclinații spre pedanterie, lent în luarea deciziilor, foarte chibzuit, sever în critică și, adesea, un excelent partener de conversație. Rezistent la frig, la foame sau la durere, răbdător și tenace chiar și cînd suferă eșecuri, de regulă taciturn. Rezistă mult la iritații cronice. Reacții lente la perturbații. Pentru refacerea forțelor are nevoie de mult timp.

Tipul B: Se epuizează repede, dar își recapătă rapid forțele. Este capabil să se entuziasmeze pentru o idee, productiv, plin de idei, se preocupă cu ușurință de mai multe probleme în același timp. La repede decizii importante, fără a se gîndi prea mult la consecințele posibile. Gîndește concret și obiectiv. Are o bună capacitate de reprezentare vizuală și un ascuțit simț al spațiului. Caracter fluctuant. Reacții rapide la iritații. În sport este capabil de eforturi intense, de scurtă durată, dar își recapătă destul de repede forma.

CARACTERISTIC PENTRU TIPUL A

Dimineța, după ce se scoală are nevoie de o perioadă relativ lungă, de trecere, înainte de a începe să lucreze ceva. Datorită faptului că nu atinge randamentul său maxim decît tîrziu, în timpul zilei, iar acest randament se

menține destul de multe ore, tipul A dispune de cele mai bune capacități ale sale după-masă, sau spre seară. Omul de acest tip renunță, de obicei, la somnul de după-masă, căci după ce a dormit îi trebuie destul de mult timp pentru a se simți din nou în formă. O baie caldă are asupra lui un efect mai bun decît un duș rece. În sport este un tenace alergător de fond, dar ia, aproape întotdeauna, un start prost.

CARACTERISTIC PENTRU TIPUL B

Dimineța se scoală devreme și fără dificultăți. Se culcă, de regulă, după-masă și adoarme imediat. Îi face plăcere un scurt duș rece. Transpiră ușor la cel mai mic efort, sau cînd e cald. Obosește rapid, dar se restabilește destul de repede. Este mai eficient în muncă dacă alternează perioadele de efort intens cu mici pauze de relaxare. Acest tip de om nu este un alergător de fond rezistent. Tipul B are, adesea, pielea bine irigată cu sînge și fața ușor roșie. Își pierde ușor răbdarea, se enervează repede și adeseori se înfurie. Are o mare mobilitate, trece ușor de la o muncă la alta și adesea poate face chiar și mai multe lucruri în același timp.

Tipurile A și B nu există, decît foarte rar în stare pură; în realitate, întîlnim, de regulă, doar combinații ale acestor două tipuri. Dar în urma unei atente observări se pot descoperi relativ ușor, care sînt tendințele predominante de comportament ale fiecărui om.

Un studiu al Centrului elvețian de cercetări pentru probleme de medicină a traficului rutier a evidențiat faptul că teoria profesorului Lambert se poate aplica, cu bune rezultate, în cercetarea comportamentului la volan al conducătorilor auto.

Ca șofer, omul de tipul A comite accidente, de regulă, dimineța, cînd este la nivelul minim al capacităților sale: îi lipsește concentrarea, reacțiile lui sînt lente. A-

junge să conducă în siguranță abia târziu, după-masă, sau chiar noaptea între orele 18—22.

Șoferul de acest tip, după un drum oositor, își reface lent forțele. Dacă a parcurs o etapă grea, de o zi, nu trebuie să plece din nou la drum, decât peste cel puțin 36 de ore.

Șoferul de tipul B, în schimb, dacă este oositor, pentru a se simți din nou în formă îi este suficient o oră de somn, sau o scurtă pauză. Dar după o oprire nu mai este în posesia tuturor forțelor sale, decât după o perioadă de remontare. Obosește mai repede decât cel de tipul A.

Cercetările au demonstrat că omul de tip A este în multe privințe un șofer mai bun; în cazul curselor lungi de noapte el rămâne conducătorul auto cel mai echilibrat.

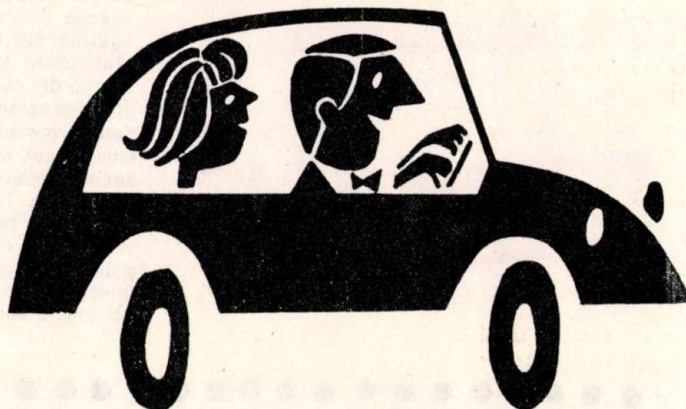
Șoferul de tipul B sesizează mai rapid o situație complexă de trafic. El se adaptează mai bine la circulația urbană și conduce mai elegant. Pentru el este mai dificilă sarcina ce-i revine într-un trafic clar, aparent fără probleme, în care se manifestă calitățile conducătorului auto de tipul A. Șoferul

de tipul B reacționează cu mai multă acuitate la stresul conducerii.

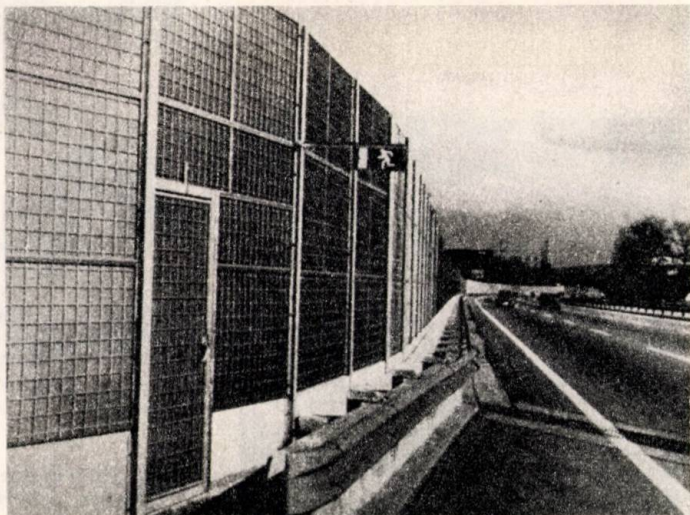
Cercetările au dat rezultate interesante și în cazul candidaților la obținerea permisului de conducere. Și în acest caz, omul de tip A s-a dovedit superior celui de tip B. El sesizează mai bine relațiile de cauză și efect. Candidatul de tip B trebuie să repete de mai multe ori o situație dificilă pentru a sesiza pericolele, greșelile pe care le-a făcut și modul de evitare a acestora.

Teoria tipurilor de reacție

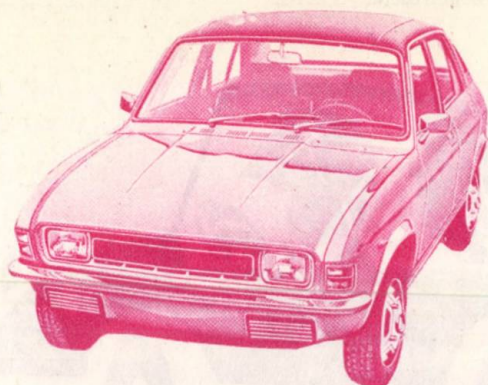
a profesorului Lambert este, deci, utilă pentru înțelegerea comportamentului la volan al șoferilor, dar nu trebuie absolutizată pentru că nu există nici un om care să întrunească toate trăsăturile unuia sau altuia dintre cele două tipuri. Ea ne oferă doar câteva repere călăuzitoare pentru a ne analiza comportamentul la volan, ne ajută să ne descoperim calitățile, dar și slăbiciunile, astfel încât, cunoscându-le mai bine, să încercăm să ne ameliorăm maniera de conducere.



Acești enormi pereti antifonici, construiți de-a lungul multor autostrăzi din Elveția, sînt destinați protecției, împotriva zgomotelor, a locuitorilor ce-și au casele în apropierea drumului. Înălți de șase metri, pereții antifonici sînt prevăzuți, din 200 în 200 de metri, cu porți de siguranță pentru pietonii care eventual traversează autostrada sau sînt nevoiți să coboare din autoturism. Pietonul fugind, de pe semnul fixat în perete, indică punctul în care se află poarta pentru a părăsi autostrada.



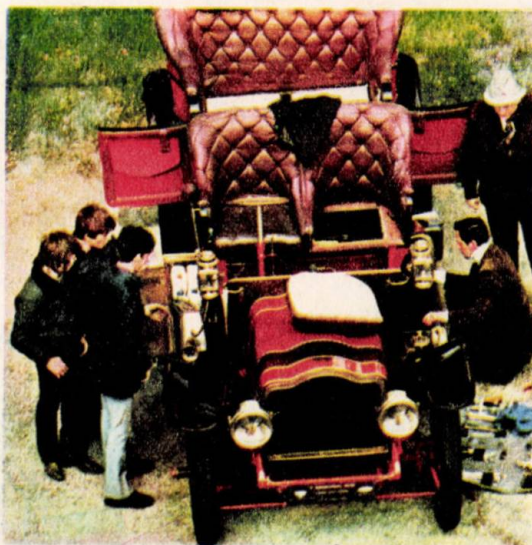
SOLUȚII NOI PRIVIND CONSERVAREA ENERGIEI



Motorul Diesel, destinat echipării autoturismelor, nu mai este, de mult, o noutate. Pentru ca performanțele acestor motoare să se apropie sensibil de cele ale motoarelor alimentate cu benzină, în condițiile unui consum redus de carburant și ale unor emisiuni de noxe mult diminuate, constructorii au proiectat și executat precamere de combustie (sistem Daimler-Benz) sau precamere de turbulență (sistem Ricardo Comet). Cu toate avantajele lor, aceste precamere prezintă și deficiențe, printre care pierderile de energie prin trecerea gazelor din precameră în cilindru, pierdere ce se materializează mai ales prin dispersarea căldurii în pereții precamerei de combustie.

Aceste deficiențe au orientat cercetările către «transplantarea» injectiei directe — procedeu specific motoarelor mari — în domeniul motoarelor de litraj mediu, destinate autoturismelor. În principiu, motoarele cu injectie directă sînt economice — mai puțin «gurmande» decît cele cu precameră — dar răspindirea lor pe autoturisme este problematică din cauza dimensiunilor mici ale cilindrului și camerei de ardere: din punctul de vedere termodinamic, la un regim de rotație relativ ridicat, apar deficiențe ce au drept consecință reducerea timpului disponibil pentru combustie. Totuși, prin corelarea judicioasă a diferiților parametri — cum ar fi geometria camerei de combustie, turbulența indusă în galeriile de admisie a aerului, îmbunătățirea injectiei propriu-zise, a combustiei — a fost posibilă crearea unui motor experimental cu

MEMORIALUL TORINO-ASTI-TORINO



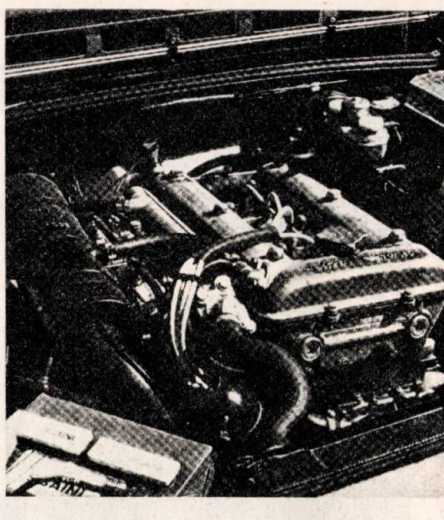
În 1895, inginerul Sacheri a organizat o întrecere experimentală pentru «velcoli automotori»; aceasta a fost prima cursă

injecție directă, cu patru cilindri, însumind 1476 cmc. Puterea acestui motor este de 40 CP, consumul specific fiind convenabil: 185 ml/CP-h la 2000 rot/min și 215 ml/CP-h la 4000 rot/min. Se speră ca pînă la finele anului 1980, motoarele Diesel, de litraj mediu, alimentate prin injecție directă, să poată echipa autoturisme, în condițiile în care această soluție oferă posibilitatea reducerii consumului de carburant cu aproximativ 25%, față de motorul cu benzină, avînd putere comparabilă.

MOTORUL MODULAR

Există și altă direcție de orientare a cercetărilor, privind realizarea de motoare economice: subdivizarea motorului în module sau grupe de cilindri, utilizabili separat, pe grupuri sau în ansamblu, în funcție de necesitățile impuse conducătorului auto de traficul rutier.

Modularizarea se poate efectua în trei moduri. Astfel, se poate «fracționa» cilindrul în două grupe: printr-o comandă manuală sau electronică, se poate modulariza sarcina, astfel încît unul sau mai mulți cilindri să fie eliminați din procesele funcționării, prin blocarea supapelor respective. În fine, se poate modulariza alimentarea, prin blocarea fluxului de amestec carburant către unul sau mai mulți cilindri. Cele mai bune rezultate energetice le oferă modularizarea cilindrului, dar procedeul este scump și complicat. Încercările făcute au relevat că, prin modularizarea



alimentării unui motor de Alfetta cu 50%, consumul a scăzut cu circa 15%. Rezultate promițătoare au fost obținute la banc, prin motorul modular cu cilindrul variabil, compus din două motoare: Alfasud 1,2 și Alfa Romeo 2 l. Cele două motoare ar putea asigura — deocamdată principal — propulsia unui vehicul, prin intrarea separată în acțiune sau prin funcționare concomitentă, în funcție de acestea rezultînd variații ale consumului de carburant.

de automobile din Italia. Disputată pe un parcurs de 93 km, întrecerea a beneficiat de participarea a... cinci concurenți, dintre care doar trei au sosit la punctul final.

Asociația sportivă italiană, cu patronajul Centrului istoric Fiat, și-a propus evocarea acestei întreceri automobilistice, organizînd Memorialul Torino-Asti-Torino. La manifestare au participat 28 de autoturisme din categoria «strămoși» și «veterani», mașini ai căror ani de apariție s-au situat între 1896 și 1915, ele provenind din Italia, Elveția, Anglia și Franța.

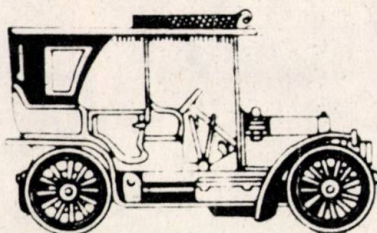
Din Anglia a sosit un «Rolls Royce Silver Ghost», model 1909, din Elveția — un «Darracq» model 1900, din Franța — un «Georges Richard», tip «Le Ponev», din 1898, iar din Italia — un «Benz Velo» 1896 — cea mai veche mașină înscrisă («Benz Velo» a avut, la timpul ei, un enorm succes, fiind construită, între 1885 — 1896, în 400 de exemplare). Printre mașinile de producție italiană, cele mai vechi au fost un «Ceirano», din 1901, și un «Fiat 16 — 20 HP», din 1903. Printre participante a fost și un Serpolet cu motor cu aburi, din 1906, aparținînd colecției de mașini isto-

rice a revistei «Quattroruote».

Traseul Torino-Asti-Torino, pentru un autoturism modern, este o mică plimbare, dar pentru «bunicile» de odinioară, parcurgerea lui a prezentat dificultăți din cauza unui urcuș lung, cu o declivitate pronunțată, care pentru vechile mașini a însemnat un efort ce părea fără sfîrșit.

Vremea frumoasă, aplauzele la scenă deschisă, organizarea excelentă au contribuit la reușita acestei manifestări iubite, care a amintit de începuturile sportului cu motor.

O. NICULESCU



ALBUM



RENAULT 14 GTL. Motor 1 218 cmc, 4 cilindri în linie, alezaj $\times$ cursă 75 $\times$ 69 mm, 57 CP (DIN) la 6 000 rot/min, cuplu maxim 9,3 mkg la 3 000 rot/min, un carburator simplu corp orizontal, frîne asistate cu dublu circuit, cu discuri în față, cu tamburi la spate; lungime 4,25 m, lățime 1,62 m, înălțime 1,40 m, ampatament 2,53 m, ecartament 1,32/1,37 m, viteză maximă 143 km/h, 1 000 m cu plecare de pe loc în 37 secunde, consum 6,1 l/100 km.

